Cena: 30 zł
(VAT 0%)

13

Biblioteka magazynu

MORZA
STATKI I OKRĘTY

ISBN: 83-88920-23-X

Andrzej Perepeczko

Brytyjskie lotniskowce typu *Illustrious*

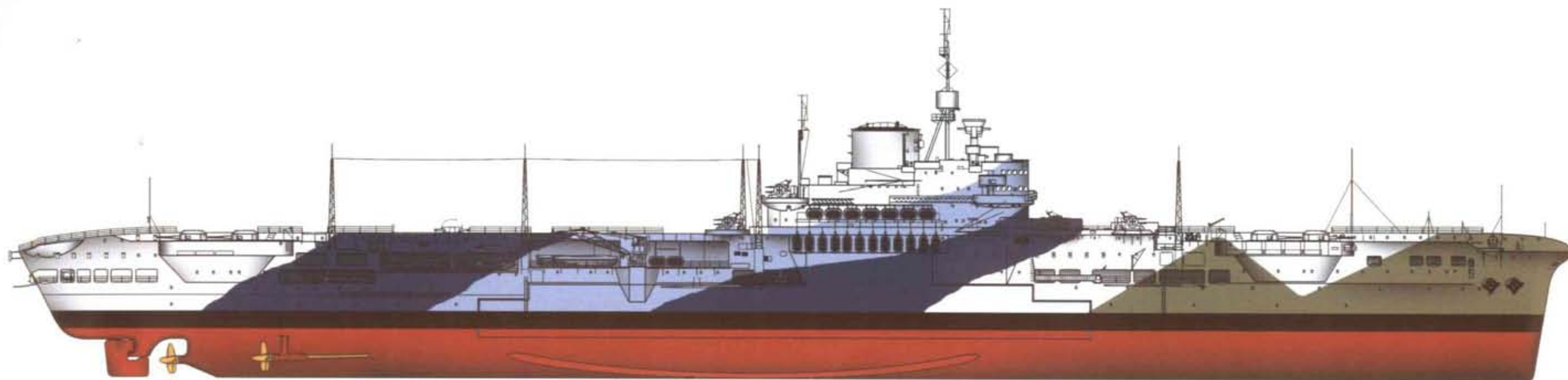
Illustrious
Victorious
Formidable
Indomitable
Implacable
Indefatigable



MAGNUM-X

HMS ILLUSTRIOUS

Kamuflaż z okresu od maja 1943
do sierpnia 1944 roku – prawa burta.



HMS ILLUSTRIOUS

Kamuflaż z okresu od maja 1943
do sierpnia 1944 roku – lewa burta.





Andrzej Perepeczko

Brytyjskie lotniskowce typu *Illustrious*

Illustrious
Victorious
Formidable
Indomitable
Implacable
Indefatigable

Wydawnictwo MAGNUM-X
Warszawa 2005

Opisywane w tej publikacji lotniskowce typu *Illustrious* były w okresie II wojny światowej koniami roboczymi Royal Navy. Chociaż inn brytyjskie lotniskowce, jak *Ark Royal*, *Furious* czy *Eagle* też miały bardzo bogate w wydarzenia i sukcesy kariery bojowe, to jednak bez udział *Illustriousów*, szczególnie pierwszych czterech, trudno sobie wyobrazić udział Wielkiej Brytanii w zmaganiach II wojny światowej na Morz Śródziemnym i skuteczną obronę Malty, będącej bardzo ważną pozycją na trasie łączącej Gibraltar z Kanałem Sueskim, Bliskim Wschodem Indiami i Dalekim Wschodem. Jako lotniskowce „pancerne" pokazały też swoją wartość w końcowych walkach z Japonią.

Fotografia na okładce: Victorious prawdopodobnie w 1941 r. z lądującym na nim dwupłatowym Albacorem.
Fotografia na stronie tytułowej: *Victorious* w listopadzie 1942 r. widziany od dziobu. Na pokładzie myśliwce Fulmar i dwupłatowe Albacory. Obłoczek pa wskazuje kierunek wiatru względnego. Maszty do rozpinania anten radiowych wychylone za burtę.

Źródła ilustracji: Bekken of Cowes, Chatham, Conway Maritime Press, Conway Photo Library, Fairey Aviation, Fleet Air Arm Museum, Fleet Photographic U Harland & Wolff, „Illustrated London News", Imperial War Museum, Jane's Fighting Ships, Ministry of Defence (Navy), MPL, G. A. Osbon, H. W. Pa „Shipbuilding & Shipping Record", „The Sphere", US Navy, Wright & Logan, zbiory: D. K. Browna, J. D. Browna, Davida Hobbsa, Jerzego Micińskieg Antony'ego Prestona i Johna Robertsa oraz brytyjska prasa okrętowa i archiwum redakcji.

Redakcja: Andrzej Jaskuła

Redakcja techniczna: Janusz Kozak

Plansze barwne: Janusz Kozak
Rysunki: Tomasz Grotnik

Wydanie I, Warszawa 2005

ISBN: 83-88920-23-X

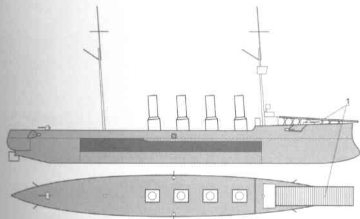
Wydawca: Magnum-X sp. z o.o.
ul. Skrajna 1/25, 03-209 Warszawa

Skład i łamanie: KJA
Druk i oprawa: AMIS

Piękne ujęcie *Gloriousa* w 1935 r. w cieśninie Plymouth. Prototyp późniejszego 'FLYCO', stanowiska kierowania startami i lądowaniami oraz wydającego instrukcje pilotom, jak też personelowi pokładowemu – ruchomy wysięgnik nad pokładem lotniczym.

POCZĄTKI LOTNISKOWCÓW W ROYAL NAVY

Początki lotnictwa morskiego sięgają okresu sprzed I wojny światowej. Za datę narodzin nowego rodzaju broni uważa się udany start samolotu z zainstalowanej na pokładzie dziobowym amerykańskiego krążownika lekkiego *Birmingham* platformy wzlotowej. Miało to miejsce 14 listopada 1910 roku, pilotem był Eugene Ely, a maszyną dwupłatowiec Curtiss *Model D Pusher*.

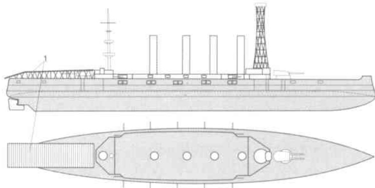


Krążownik lekki USS *Birmingham* (wtedy klasyfikowany jako rozpoznawczy - 'scout', sygnatura nieof. CS 2); 1 – platforma startowa.

Kolejnym krokiem w nowej dziedzinie techniki wojskowej było lądowanie samolotu na pokładzie okrętu wojennego. Dodatkowym utrudnieniem takiego manewru był fakt, że podczas jego wykonywania jednostka była w ruchu.

Pomyślne lądowanie samolotu, który był również pilotowany przez Ely'ego, odbyło się 18 stycznia 1911 roku na platformie zamontowanej na pokładzie rufowym amerykańskiego krążownika pancernego *Pennsylvania*.

Brytyjska Admiralicja, której Pierwszym Lordem od 1911 do 1915 roku był młody i bardzo energiczny polityk Winston Churchill (po latach dwukrotny premier), bardzo szybko zainteresowała się możliwością wykorzystania w działaniach morskich rodzącego się rodzaju broni, jakim stało się lotnictwo. Już w roku 1912 zostały podjęte próby w tym kierunku i na kilku pancernikach Royal Navy – predrednotach *Africa*, *Hibernia* i *London* – zainstalowano na dziobowych wieżach artylerii głównej niewielkie platformy wzlotowe. W dniu 10 stycznia 1912 roku por. Charles Samson wystartował z platformy pancernika *Africa* na samolocie Short *S 27*.



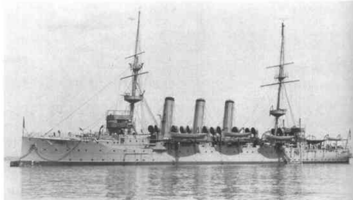
Krążownik pancerny USS *Pennsylvania* (nieof. ACR 4) z platformą lotniczą: 1 – platforma do lądowania.



W ciągu następnych lat Royal Navy przystosowała ponad 10 własnych bądź pochodzących z floty handlowej jednostek, zarówno do bazowania samolotów kołowych jak i wodnopłatowców, co było głównie efektem zainteresowań Churchilla.

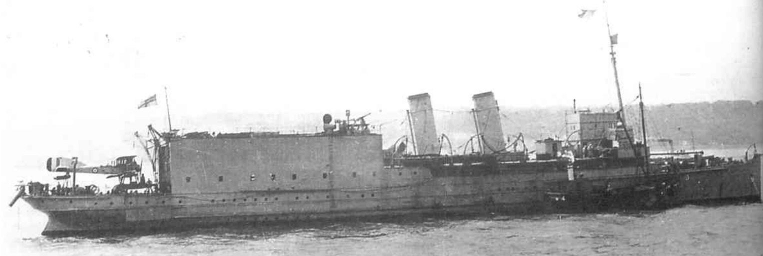
Były to (w porządku alfabetycznym):

- transportowiec wodnopłatowców *Ark Royal* przebudowany w trakcie budowy z węglowca, zabierał pięć wodnopłatowców i dwa samoloty lądowe (kołowe), przemianowany na *Pegasus* w 1934 r. by zwolnić nazwę dla nowego lotniskowca;
- transportowiec wodnopłatowców *Ben-my-Chree*;
- transportowiec wodnopłatowców *Campania*, największy z nich, przebudowany ze starego, ale znanego ze zdobycia „Błękitnej Wstęgi Atlantyku" w roku 1894 liniowca pasażerskiego o wyporności – jako okręt wojenny – 18 000 ts i zabierający 10 samolotów, przez niektórych traktowany jako lotniskowiec;
- transportowiec wodnopłatowców *Empress*, wcielony do służby w październiku 1914 r.;
- transportowiec wodnopłatowców *Engadine* wcielony do służby w 1914 r.;
- stary krążownik pancernopokładowy *Hermes* (wcielony do służby 7 maja 1913 r.[1];

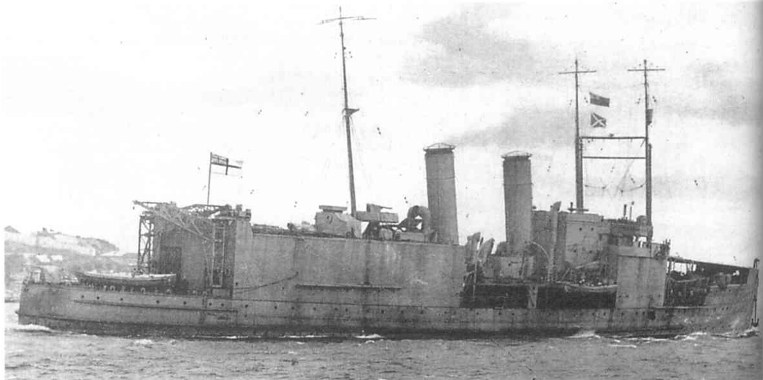


Krążownik pancernopokładowy *Hermes*, klasyfikowany jak krążownik II kla sy, został od kwietnia do maja 1913 r. przystosowany do bazowania wodno płatowców.

- transportowiec wodnopłatowców *Manxman* wcielony 17 kwietnia 1916 roku, na którym bazowało osiem samolotów;
- transportowiec wodnopłatowców *Nairana*;
- transportowiec wodnopłatowców *Riviera*;
- transportowiec wodnopłatowców *Vindex*;
- lotniskowiec *Vindictive*, przebudowany z krążownika typu *Hawkins*

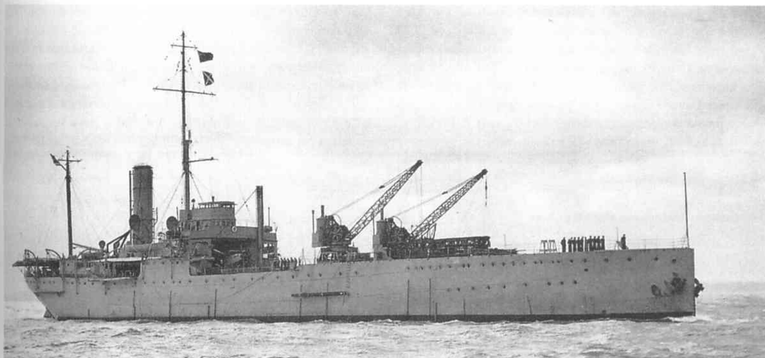


Transportowiec wodnopłatowców *Engadine* w 1915 r.



Transportowiec wodnopłatowców *Pegasus* – data trudna do określenia wiadomo tylko, że pomiędzy 1917 a 1923

[1] Niestety *Hermes* został zatopiony 31 października 1914 r. koło Calais przez niemiecki okręt podwodny *U 27*.



Transportowiec wodnopłatowców *Ark Royal*.

Wymienione okręty[2] uczestniczyły w działaniach morskich I wojny światowej, jednakże ich maszyny pełniły raczej zadania zwiadowcze (obserwacja, rozpoznanie) lub łącznikowe[3], chociaż w trakcie wojny, a szczególnie pod jej koniec, dokonywano też ataków bombowych (przykładem atak na bazę niemieckich sterowców w Tondern w 1918 r., dokonany przez samoloty z *Furiousa*).

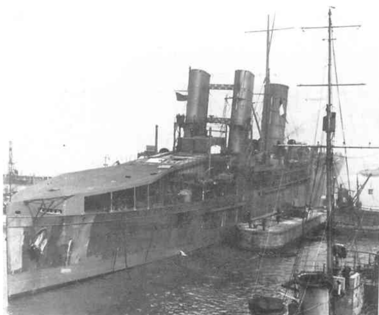
Za pierwszy wielki lotniskowiec należy uznać HMS *Furious*. Okręt ten miał długą i bardzo ciekawą historię, a lata II wojny światowej spędził niezwykle pracowicie, sprzyjało mu przy tym szczęście[4].

Z inicjatywy ówczesnego Pierwszego Lorda Morskiego brytyjskiej Admiralicji, adm. Johna Fishera, rozpoczęto wiosną 1915 roku budowę trzech dużych okrętów artyleryjskich, które klasyfikowano, ze względu

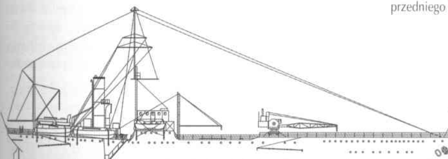
[2] Okręty, bo wszystkie weszły w skład Royal Navy i przysługiwał im symbol 'HMS'. Transportowce wodnopłatowców były też traktowane jako okręty macierzyste wodnopłatowców.

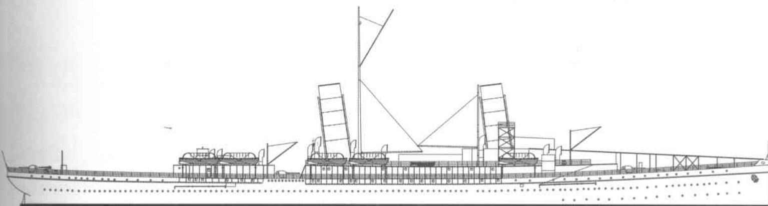
[3] Roger Chesneau, Aircraft Carriers of the World, 1914 to the Present. An Illustrated Encyclopedia, Annapolis 1996 (także London – Melbourne – Cape Town 1984), s. 11.

[4] Czego nie można powiedzieć o utraconych w latach 1939-1940 lotniskowcach *Courageous* i *Glorious*, wywodzących się z tego samego co *Furious* typu okrętów.



Dawniejszy transatlantyk Cunarda, teraz transportowiec wodnopłatowców *Campania*, po ukończeniu drugiej modyfikacji, polegającej na rozdzieleniu przedniego komina.



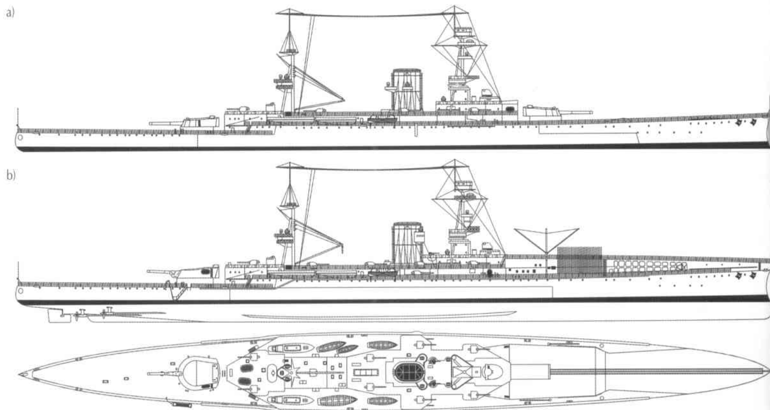


Sylwetki brytyjskich transportowców lotniczych *Ark Royal* i *Campania* z okresu I wojny światowej.



na dość słabe opancerzenie, jako „wielkie krążowniki lekkie" ('large light cruisers'). Charakteryzowały się one znaczną wypornością rzędu 19 000 ts[5], a pierwsze dwa – *Courageous* i *Glorious* – miały być uzbrojone w cztery potężne armaty kal. 381 mm, słynne 15-calówki. Dla *Furiousa* ('wściekły', 'rozjuszony', zawzięty', 'gwałtowny'), trzeciego krążownika z tej serii, zaprojektowano specjalnie i wykonano w zakładach Armstronga w Elswick dwie (plus trzecią rezerwową) armaty okrętowe o największym podówczas kalibrze, wynoszącym 457 mm (18 cali)[6].

Po ustąpieniu adm. Fishera ze stanowiska w połowie maja 1915 roku upadły plany desantu na Pomorzu, a wykończone pośpiesznie w styczniu 1917 pierwsze dwa wielkie krążowniki lekkie okazały się – jako okręty artyleryjskie – nieudane. Wobec zachodzącego szybkiego rozwoju lotnictwa zapadła decyzja przebudowy nie ukończonego wtedy *Furiousa* na okręt lotniczy. Prace w tym kierunku rozpoczęto w marcu 1917 w tej samej stoczni Armstronga, zw. High Walker Naval Yard, która go zaczęła, a już 26 czerwca tego roku przekazano okręt do służby.



HMS *Furious*: a – jako „wielki krążownik lekki" (projekt), b – w 1917 r. z pokładem lotniczym na dziobie (pierwsza wersja lotniskowca).

Przeznaczeniem tych trzech wielkich okrętów artyleryjskich miało być wsparcie planowanego silnego desantu wojsk rosyjskich na wybrzeżu południowego Bałtyku, skąd zamierzano przeprowadzić atak na Berlin, stolicę cesarskich Niemiec (tzw. plan bałtycki).

[5] Mierzona jako tzw. konstrukcyjna, jako że wyporność standardowa jeszcze nie była stosowana.

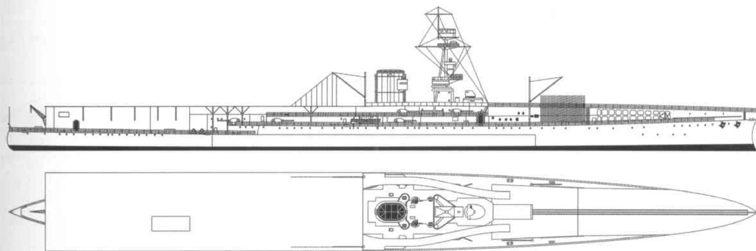
[6] Wyposażone w nowe podstawy trafiły one potem na brytyjskie monitory *General Wolfe* i *Lord Clive*. Trzecia miała być zamontowana na bliźniaczym monitorze *Prince Eugene*, do czego jednak nie doszło. Dwie zostały złomowane w 1933 r., trzecia w 1947.

W wersji tej *Furious* otrzymał w miejsce dziobowej wieży artylerii głównej hangar dla ośmiu samolotów (pięć kołowych maszyn myśliwskich Sopwith *Pup* oraz trzy wodnopłatowce rozpoznawcze Short *184*), na dachu którego znajdował się spory pokład startowy o wymiarach 70 × 11 m (w najszerszym miejscu).

Początkowo przewidywano jedynie możliwość startu z okrętu, jednak 2 sierpnia 1917 roku kmdr Edwin H. Dunning, dowódca zaokrętowanych samolotów, dwukrotnie wylądował maszyną myśliwską Sopwith *Pup* na pokładzie dziobowym szybko płynącego pod wiatr *Fu-*

Furious w latach 30. W pierwszej połowie 1938 r. dostał niewielką nadbudówkę wyspową bez komina. Podnośniki lotnicze mają kształt krzyża łacińskiego. Ciemniejszy kolor rufowego pokładu i boków hangarów to wynik osmolenia przez dym wydobywający się z nietypowo poprowadzonych przewodów kominowych.





HMS *Furious* w 1918 r. z dwoma pokładami lotniczymi (druga wersja lotniskowca).

riousa od strony rufy (!), z gwałtownym manewrem po minięcia pomostu.

Po pierwszych dwóch udanych próbach lądowania[7] brytyjska Admiralicja zdecydowała przeprowadzenie radykalnej przebudowy okrętu, a raczej „rozbudowy" jego cech lotniczych. W dniu 23 października 1917 roku podjęto decyzję o budowie drugiego pokładu lotniczego w części rufowej *Furiousa*[8]. Wiązało się to z likwidacją zamontowanej już rufowej wieży armaty kal. 457 mm i całkowicie zmieniało zarówno charakter, jak i przeznaczenie okrętu.

W drugim, tylnym hangarze znalazło pomieszczenie sześć dodatkowych samolotów, wyłącznie na podwoziach kołowych. Rufowy pokład lotniczy miał wymiary 86,6 × 21,3 m i służył jedynie do lądowania (ku dziobowi). Oba pokłady przedzielał wysoki maszt z platformami pomostów i znacznych wymiarów komin, co było sporym utrudnieniem z racji zaburzeń opływu strug powietrza. Po usunięciu resztek artylerii głównej pozostawiono 10 przyburtowych armat kal. 140 mm (5,5 cala) i zamontowano dwie armaty przeciwlotnicze kal. 76 mm (3 cale), a także sześć potrójnych nieobrotowych wyrzutni torped umieszczonych na pokładzie oraz dwie wyrzutnie podwodne.

W lipcu 1920 roku zlecono DCN (o którym dalej) rozpoczęcie prac projektowych kolejnej, tym razem całkowitej przebudowy lotniskowca *Furious*. Dokonano jej od maja 1921 do końca sierpnia 1925 roku, wpierw w stoczni w Rosyth, gdzie do czerwca 1922 dokonano rozbiórki nadbudówek, a potem – po przebazowaniu z jedną czynną kotłownią, prowizorycznym kominem i mostkiem – w stoczni w Devonport i w jej efekcie okręt otrzymał ciągły pokład lotniczy o długości 175,5 i szerokości 27,9 m, który służył zarówno do startu, jak i lądowania, a pod nim dwa długie hangary, położone piętrowo jeden nad drugim.

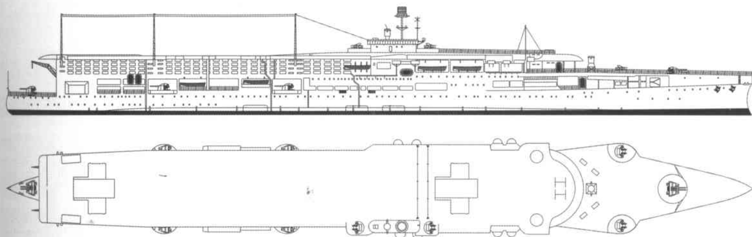


Koniec lat 20. dziobowa część gladkopokładowego lotniskowca *Furious* z dodatkowym pokładem startowym i stojącym na nim samolotem Fairey *Flycatcher*.

[7] Trzecia próba, przeprowadzona w pięć dni później, 7 sierpnia, zakończyła się tragicznie, ponieważ lądujący samolot rozbił się i kmdr Dunning zginął.

[8] Wg Krzysztofa Zalewskiego, Lotniskowce II wojny światowej, Warszawa 1994, t. II, s. 90.

HMS *Furious* w 1939 r. (czwarta i ostatnia wersja lotniskowca) z niewielką nadbudówką wyspową oraz z armatami kal.102 mm zamiast 140 mm.







Courageous w okresie międzywojennym.

Najwięcej problemów spowodowało usunięcie centralnie ustawionego dotychczas komina. Wymagało to przeprowadzenia przewodów spalinowych (dymowych) z 18 kotłów pod pokładem startowym aż na rufę okrętu, co pociągnęło za sobą szereg komplikacji i utrudniało działania zaokrętowanych samolotów. W wersji tej – trzeciej w swojej krótkiej wtedy jeszcze historii – *Furious* miał dwa pomosty nawigacyjne, wpuszczone nieco w strukturę okrętu po obu burtach (!) dość daleko od dziobu. Na środku pokładu startowego, również w części przedniej (do dziobu było jeszcze nadal sporo metrów), umieszczono dodatkową kabinę nawigacyjną, która podczas startów i lądowań była chowana pod pokład lotniskowca.

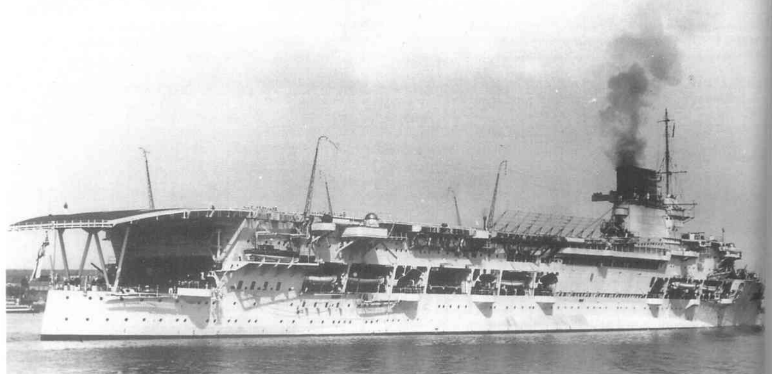
Warte wzmiankowania są takie cechy charakterystyczne okrętu jak – dwa hangary (jeden nad drugim), podnośniki lotnicze o kształcie grubego krzyża łacińskiego, zaokrąglona opływowa krawędź pokładu lotniczego, dodatkowy pokład dziobowy dla startów samolotów z hangaru dolnego, jak też brak jakichkolwiek nadbudówek czy też katapulty.

W ramach tej trzeciej przebudowy planowano zwiększenie liczby zabieranych samolotów do 60, jednakże rosnące ich rozmiary jednostkowe spowodowały zmiany i w praktyce w latach późniejszych na *Furiousie* bazowało 30-36 maszyn różnych typów i przeznaczenia.

Pod koniec lat trzydziestych dokonano kolejnej modyfikacji lotniskowca. Jego sylwetkę oraz widok na pokład w roku 1939, już z dodaną po prawej burcie niewielką nadbudówką wyspową oraz z armatami uniwersalnymi kal. 102 mm zamiast 140 mm przedstawia rysunek u dołu poprzedniej strony.

Po zakończeniu I wojny światowej przebudowano w Devonport i Rosyth na lotniskowce – podobnie jak *Furiousa*, ale inaczej – dwa pozostałe brytyjskie „wielkie krążowniki lekkie". Były to HMS *Courageous*

Piękna fotografia *Gloriousa* po przebudowie dokonanej w 1935 r., z podwyższoną o jedną kondygnację rufą oraz przedłużonym ku tyłowi pokładzie lotniczym.

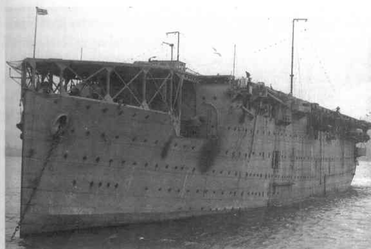


('odważny', 'mężny', 'waleczny', 'dzielny', wcielony w skład Royal Navy 5 maja 1928 r.) oraz *Glorious* ('sławny', 'chlubny', 'świetny', 'znakomity', 'wspaniały', wcielony 10 marca 1930 r.)[9].

* * *

Ale cofnijmy się nieco w czasie. Pierwsze lotniskowce Royal Navy to jednostki przebudowywane czy to z gotowych już okrętów wojennych (*Furious*, *Courageous* i *Glorious*), czy też budowane na kadłubach nieukończonych okrętów wojennych (*Vindictive*, *Eagle*) lub statku pasażerskiego (*Argus*).

Przykładem takiej konstrukcji był lotniskowiec *Argus*, który powstał na kadłubie statku pasażerskiego *Conte Rosso*, budowanego na stoczni William Beardmore & Co w Dalmuir koło Glasgow dla włoskiego armatora Lloyd Sabaudo Line. Prace nad jego montażem rozpoczęto w czerwcu 1914 roku, lecz przerwano w czasie wojny. Stojący na pochylni nieukończony kadłub transatlantyka został zakupiony przez Admiralicję w sierpniu 1916 roku i po zwodowaniu go 2 grudnia 1917 rozpoczęto jego przebudowę na lotniskowiec.



Argus w 1920 r., kiedy to należał do Floty Atlantyckiej. Na dwie rzeczy warto zwrócić uwagę – starawą konstrukcję kadłuba budowanego jako statek pasażerski oraz podnoszoną z pokładu lotniczego sterówkę. W okresie II wojny światowej dziobowy pokład lotniczy, a szczególnie jego podbudowa wyglądała zupełnie inaczej.

[9] Szczegółowy opis konstrukcji i historii przebudowy oraz przebieg służby wymienionych lotniskowców znajdzie Czytelnik w publikacji Tadeusza Klimczyka, Białe Słonie – *Courageous*, *Glorious*, *Furious*, wyd. Magnum-X, Warszawa 1999.

Po zakończeniu budowy okręt miał wyporność normalną 14 550 ts (pełna 16 500 ts), wymiary kadłuba 172,8 × 20,7 (po dodaniu „bąbli" 23,1) × 6,85 m, a urządzenia napędowe składały się z dwóch zespołów turbin Parsonsa o łącznej mocy 21 376 KM zasilanych parą z 12 kotłów typu szkockiego (w połowie lat trzydziestych dostał kotły wodnorurkowe typu stosowanego na niszczycielach) i pracujących bezpośrednio na cztery śruby. *Argus* osiągał prędkość 20,5 w. i został wcielony do służby 16 września 1918 roku i mimo że do zakończenia działań wojennych było jeszcze prawie dwa miesiące, praktycznie w nich w ogóle nie uczestniczył.

Opisywany lotniskowiec miał gładki pokład lotniczy, a po obu burtach pod jego skrajem znajdowała się w części dziobowej para pomostów bojowo-nawigacyjnych (do tego dochodziła wysuwana nad pokład kabina nawigacyjna, jak na lotniskowcu *Furious*). Przewody spalinowe (dymowe) z kotłów wyprowadzone były aż na rufę okrętu. Po zmontowaniu na prawoburtowej krawędzi pokładu lotniczego makiety nadbudówki wyspowej i komina testowano na nim tuż przed zakończeniem I wojny światowej układ zastosowany następnie na lotniskowcu *Eagle*[10].

W okresie międzywojennym *Argus* służył na wodach macierzystych, na Morzu Śródziemnym oraz wodach chińskich, zaś od roku 1936 jako jednostka szkoleniowa (stacjonowały na nim bezzałogowe samoloty-cele *Queen Bee*). W latach II wojny światowej używano go do sierpnia 1944 roku jako lotniskowca eskortowego oraz transportowca samolotów, między innymi na Maltę, czym się bardzo zasłużył.

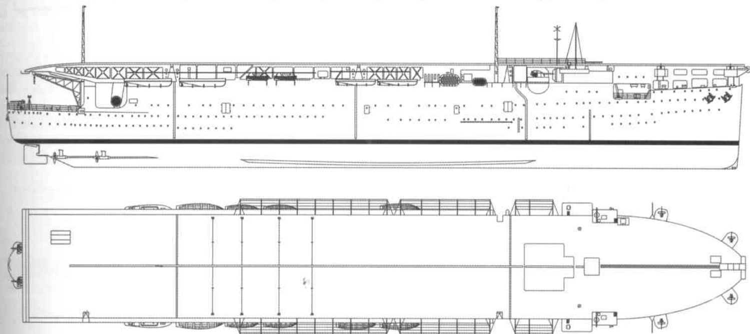
Na pokładzie *Argusa* bazowało normalnie od 12 do 18 samolotów (dla wszystkich było dość miejsca w hangarze). W czasie służby transportowej natomiast mieściło się znacznie więcej maszyn (przykładowo w maju 1943 r., podczas próby załadunku na lotniskowcu zmieszczono ich aż 92 szt., w większości *Hurricanów*!).

Nieco podobny „rodowód" do *Argusa* miał wspomniany przed chwilą brytyjski lotniskowiec *Eagle*. W chwili wybuchu I wojny światowej na jednej ze stoczni Armstronga w rejonie Newcastle-on-Tyne, w Elswick[11], znajdowały się w budowie dwa zaprojektowane przez J. R. Perretta wielkie pancerniki zamówione przez Chile. Pierwszy z nich,

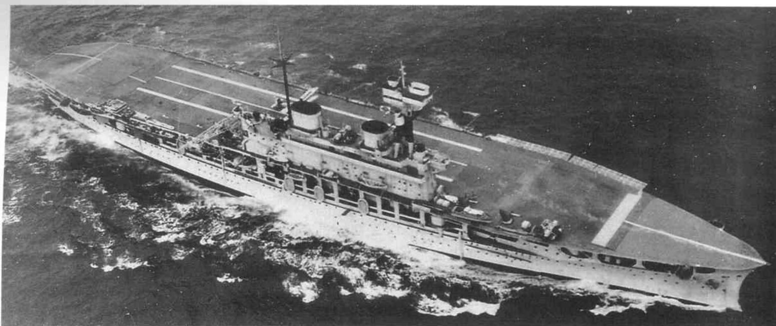
[10] Więcej o *Argusie* i jego modyfikacjach – patrz artykuł Waldemara Waligóry i Krzysztofa Zalewskiego. HMS *Argus* – pierwszy lotniskowiec gładkopokładowy, „MSiO", nr 3/2003.

[11] Dziś z racji rozrostu miasta nazywane Newcastle-upon-Tyne, a w ogóle cała aglomeracja nad Tyne – Tyne and Wear. Następne wielkie okręty wojenne, począwszy od pancernika *Malaya* były budowane w stoczni zw. High Walker Naval Yard.

Lotniskowiec HMS *Argus* przebudowany z nieukończonego statku pasażerskiego, tu wg stanu z czasów II wojny światowej.







Niespecjalnie wyraźne, ale bardzo poglądowe zdjęcie *Eagle'a* z końca lat 30.

o nazwie *Almirante Latorre*, był w sierpniu 1914 roku w stadium prac wyposażeniowych, drugi zaś – *Almirante Cochrane* – miał wykonany kadłub i prawie całą siłownię, zamontowane kotły, ale pozbawiony jeszcze pancerza burtowego.

Almirante Latorre po przejęciu przez Royal Navy został wykończony i wcielony do służby we wrześniu 1915 roku jako HMS *Canada* (10 × 356 mm, 16 × 152 mm)[12], w stosunku do również odkupionego *Almirante Cochrane* na początku 1918 roku zapadła decyzja konwersji budowanego okrętu liniowego na lotniskowiec, któremu nadano nazwę *Eagle*.

[12] Więcej szczegółów na temat obu tych w zasadzie superdrednotów jest w artykule Tadeusza Klimczyka, Pancerny przedmiot pożądania, „MSiO", nr 5/2004.

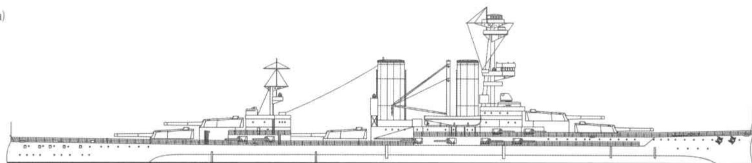
Po zwodowaniu 8 czerwca 1918 roku rozpoczęto przebudowę. Trwała ona jednak bardzo długo i dopiero 26 lutego 1924 roku, po dziewięciu latach od położenia stępki jako pancernik, wcielono ostatecznie *Eagle'a* do służby.

Lotniskowiec ten miał wyporność standardową 22 600 ts (pełna 27 500 ts) oraz wymiary 203,5 × 32,0 (kadłub 28,7 m, po dodaniu „bąbli" 32,00 m) × 8,2 m. Urządzenia napędowe stanowiły cztery zespoły turbin parowych o łącznej mocy 52 100 KM zasilane z 32 kotłów Yarrow, co pozwalało na osiągnięcie sporej na owe czasy prędkości maksymalnej 24,4 w. Na lotniskowcu bazowały 21 bądź 22 samoloty.

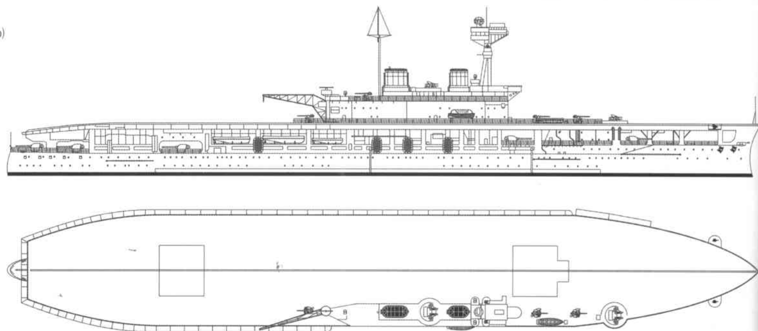
Początkowo *Eagle* miał jeden komin, następnie jednak – ze względu na podłączenie wszystkich kotłów – odloty spalin (dymu) wyprowa-

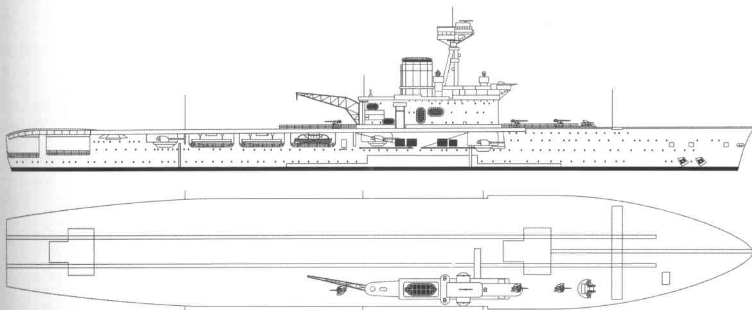
Lotniskowiec HMS *Eagle*: a – tak miał wyglądać chilijski okręt liniowy *Almirante Cochrane*, b – *Eagle* w 1924 r.

a)



b)





HMS *Hermes*.

dzono do dwóch kominów. Długa wyspowa nadbudówka z dwoma kominami oraz ciężkim masztem trójnożnym została umieszczona na pokładzie lotniczym, po jego prawej burcie.

Po wybuchu II wojny światowej *Eagle* został skierowany do służby konwojowej na Atlantyku i Oceanie Indyjskim, a od czerwca 1940 roku, kiedy Włochy przystąpiły do wojny po stronie Niemiec, przebazowano go na Morze Śródziemne. Jesienią 1940 roku wyznaczono *Eagle'a* razem z lotniskowcem *Illustrious* do przeprowadzenia nalotu na bazę włoskiej floty w Tarencie, gdzie stacjonowały jej siły główne, jednakże ostatecznie został wycofany z tej akcji z powodu doznanych uprzednio uszkodzeń (awaria w siłowni).

W trakcie noszącej kryptonim „Pedestal" wielkiej operacji konwojowej na Maltę *Eagle* został 11 sierpnia 1942 roku trafiony czterotorpedową salwą wystrzeloną przez niemiecki okręt podwodny *U 73* i błyskawicznie, w ciągu 4 minut zatonął. Zginęło na nim 158 osób z załogi liczącej łącznie 951 osób[13].

Pierwszym brytyjskim okrętem zaprojektowanym od początku i zwodowanym jako lotniskowiec był HMS *Hermes*, którego Royal Navy zamówiła w roku 1917, czyli jeszcze podczas trwania I wojny światowej. Wskutek zakończenia działań bojowych zmniejszono intensywność prac przy jego budowie i oddany został do służby dopiero 19 lutego 1924 roku. *Hermes* nie był okrętem udanym, był zbyt mały, miał wyporność normalną 10 850 ts (pełna wpierw 13 000, potem 13 700 ts) i pierwotnie bazowało na nim 20 samolotów[14].

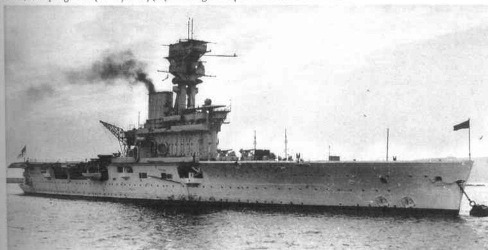
W czasie II wojny światowej *Hermes* początkowo operował na wodach w rejonie zachodniej Europy i środkowego Atlantyku, a w lipcu 1940 roku jego samoloty torpedowe brały udział w nieudanym ataku sił brytyjskich i Wolnej Francji gen. de Gaulle'a na port Dakar w Senegalu (stacjonował tam nie do końca gotowy okręt liniowy *Richelieu*). W roku 1941 *Hermesa* skierowano na Ocean Indyjski, m.in. dla wsparcia działań w Iraku i osłony szlaków żeglugowych.

W dniu 9 kwietnia 1942 roku *Hermes* został zatopiony w pobliżu Cejlonu przez japońskie bombowce pokładowe. Zginęło przy tym 282 osób wraz z jego dowódcą – kmdrem R. F. J. Onslowem (wg innych opracowań, np. D. Hobbsa, op.cit., s. 104, 19 oficerów oraz 288 podoficerów i marynarzy).

Po lotniskowcu *Hermes* nastąpiła kilkunastoletnia przerwa w zamówieniach rządowych składanych w stoczniach na nowe lotniskowce dla Royal Navy. Spowodowane to było – między innymi – kryzysem gospodarczym, panującym w krajach zachodnich (i nie tylko) na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku. Dodatkowym problemem – tym razem natury prawnej – były ograniczenia w budowie nowych okrętów, ustalone w traktacie waszyngtońskim z 6 lutego 1922 roku. W ramach ustaleń traktatowych Royal Navy uzyskała możliwość przebudowy dwóch ciężkich okrętów artyleryjskich ('capital ships') na lotniskowe (były to wspomniane *Courageous* i *Glorious*) oraz zbudowanie jednego lotniskowca o wyporności standardowej 22 000 ts.

Montaż kadłuba nowego lotniskowca rozpoczęto 16 września 1935 roku na stoczni Cammell Laird & Co w Birkenhead[15] i przewidziano dla niego nazwę *Ark Royal*. Ponieważ w tym czasie imię to nosił stary transportowiec samolotów, zmieniono temu ostatniemu nazwę na *Pegasus*. Wodowanie nowego okrętu nastąpiło 13 kwietnia 1937 roku, a już 16 listopada 1938 *Ark Royal* został wcielony do

Hermes na wodach cieśniny Plymouth w listopadzie 1934 r., pomalowany na biało z ciemnożółtym kominem. Niebawem odpłynie na Daleki Wschód, do Hongkongu. Zauważyć można przegłębienie na dziób, wadę tego okrętu wynikającą ze złego rozplanowania zbiorników.

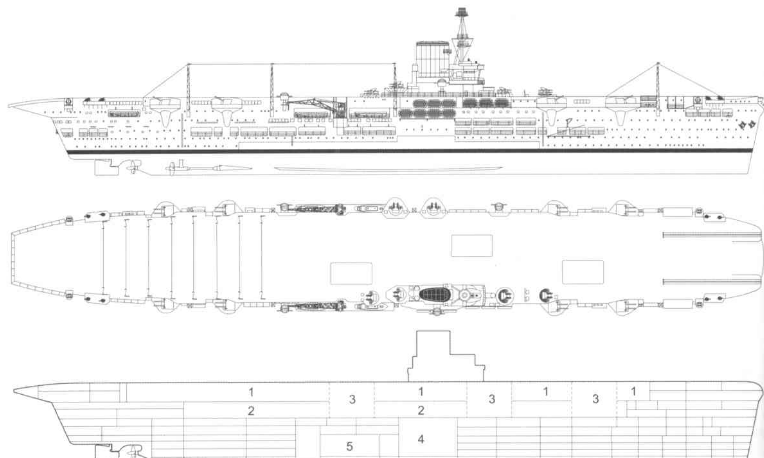


[13] Wg Davida Hobbsa, Aircraft Carriers of the Royal and Commonwealth Navies, London 1996, s. 82 – 2 oficerów i 158 marynarzy, uratowało się 789 osób plus 4 pilotów znajdujących się ze swymi maszynami w powietrzu.

[14] Opis *Hermesa* oraz przebieg jego służby znaleźć można w artykule Grzegorza Barciszewskiego, Trudne narodziny lotniskowca *Hermes*, „MSiO", nr 2/2000.

[15] Vis-a-vis Liverpoolu, po drugiej stronie ujścia rzeki Mersey. Była to dość znana firma – powstały w niej m.in. okręty liniowe *Rodney* i *Prince of Wales*, jak też znany transatlantyk *Mauretania* (II) z 1939 r., mający ok. 36 000 BRT. Często się zdarzało w czasie wojny, że stocznia Cammell Laird remontowała okręty Royal Navy w wielkim suchym doku Gladstone'a w Liverpoolu, mając przy nim swoją halę i posyłając tam ludzi oraz sprzęt – jeśli brakowało.





Przekrój wzdłużny, sylwetka i rzut górny lotniskowca *Ark Royal*: 1 – hangar górny, 2 – hangar dolny, 3 – szyb podnośnika samolotów, 4 – przedziały kotłowni, 5 – przedziały siłowni.

służby. W ciągu kilku lat stał się najsłynniejszym lotniskowcem Royal Navy.

Wskutek istniejących ograniczeń traktatowych dotyczących wyporności (ówcześnie – od drugiej konferencji londyńskiej z 1936 r. – 23 000 ts std, choć *Ark Royal* był projektowany pod „stary" limit 22 000 ts std) konstruktorzy zastosowali słabsze opancerzenie okrętu. Jedynie kotłownie, maszynownie, magazyny amunicji i zbiorniki paliwa lotniczego ochraniane były pasem burtowym z płyt pancernych o grubości 114 mm (4,5 cala). Pokład cytadeli pancernej miał grubość 89 mm.

Ark Royal miał duży prostokątny pokład lotniczy i wyspową nadbudówkę wraz z kominem umieszczoną mniej więcej w połowie długości, po prawej burcie. Istotną nowością była konstrukcja dwupoziomowego hangaru wewnątrz kadłuba[16], zdolnego pomieścić 60-70 samolotów w zależności od ich rodzaju.

[16] Lotniskowce *Furious*, *Courageous* i *Glorious* miały w istocie całą strukturę dwupoziomowego hangaru nabudowaną na kadłubie.

Urządzenia napędowe lotniskowca składały się z trzech zespołów turbin o łącznej mocy 103 000 KM pracujących na trzy wały śrubowe i sześciu kotłów (ciśnienie pary 28 kG/cm^2), co pozwalało na uzyskanie prędkości 31,7 w.

Ark Royal w czasie II wojny światowej brał udział w szeregu ważnych operacji bojowych. Między innymi był to atak brytyjski na francuską bazę marynarki w Mers-el-Kébir koło Oranu w lipcu 1940 roku, pościg za *Bismarckiem* w maju 1941, a także uczestniczenie w osłonie konwojów na Maltę bądź w operacjach transportowych samolotów. Podczas powrotu z jednej z takich akcji *Ark Royal* został 13 listopada 1941 roku storpedowany przez *U 81*, w następstwie czego zatonął rankiem następnego dnia w odległości około 25 mil morskich od Gibraltaru. Trafiła go jedna torpeda, ale jej wybuch miał katastrofalne skutki dla walki o żywotność okrętu[17].

[17] Patrz artykuł Andrzeja Jaskuły, HMS *Ark Royal* – ofiara jednej torpedy, „MSiO", nr 4/1997.

Ark Royal kotwiczący 16 czerwca 1939 r. na redzie Spithead. Widać, że lotniskowcowi brakuje jeszcze m.in. lewoburtowych „pom-pomów". Zwracają także uwagę „zwykłe", a nie wieżowe stanowiska armat uniwersalnych kal. 114 mm.



Indomitable w ujściu rzeki Clyde w 1943 r. po powrocie ze Stanów Zjednoczonych, gdzie dokonano m.in. zmian w wyposażeniu elektronicznym okrętu. Na dziobie, cieńszy od kotwicznego, widoczny naprężowny łańcuch od trałów typu parawan.

LOTNISKOWCE „PANCERNE"

W połowie lat trzydziestych XX wieku, w związku z sytuacją polityczno-militarną w Europie jak też na Dalekim Wschodzie, coraz bardziej realne stawało się dla Royal Navy zagrożenie ze strony bazującego na lądzie lotnictwa bombowego potencjalnych przeciwników, którymi były przede wszystkim hitlerowskie Niemcy i faszystowskie Włochy. Problem ten dotyczył zarówno rozległych akwenów wzdłuż zachodnich brzegów Europy, począwszy od Norwegii poprzez Morze Północne, Zatokę Biskajską aż po wody wschodniego Atlantyku, jak też - i tu zagrożenie było bardzo duże - całego akwenu Morza Śródziemnego. W nieco mniejszej mierze dotyczyło to części Oceanu Indyjskiego i wód dalekowschodnich, gdzie znajdowały się brytyjskie kolonie (Indie, Birma, Malaje, Borneo Płn. i Sarawak) i bazy morskie na Cejlonie, w Singapurze i Hongkongu. Nie sądzono wtedy jednak, że Japonia będzie tak zdecydowanym przeciwnikiem, zarówno morskim jak i lotniczym (vide Pearl Harbor i Kuantan w grudniu 1941 r., jak i Cejlon w kwietniu 1942).

Obronę jednostek nawodnych przed nalotami lądowych samolotów bombowych można podzielić na dwa rodzaje - obronę bierną i czynną. Pierwszą z nich stanowiło zainstalowanie na okrętach wojennych, a także ewentualnie na statkach transportowych artylerii przeciwlotniczej w postaci armat i działek plot., bądź wielolufowych przeciwlotniczych karabinów maszynowych. Obrona czynna to natomiast samoloty myśliwskie bazujące na własnych lotniskowcach, które - po wykryciu nadlatujących bombowców nieprzyjacielskich - startowały z pokładów i wiązały walką samoloty wroga, niszcząc je lub zmuszając do odwrotu.



W. A. D. Forbes, człowiek odpowiedzialny za projekty lotniskowców *Ark Royal* oraz typu *Illustrious*. Przez pewien czas był nawet planowany na następcę Stanleya Goodalla jako główny konstruktor Royal Navy (DNC).

Tak więc w planach rozbudowy Royal Navy Admiralicja przewidywała - oprócz okrętów liniowych, krążowników i niszczycieli, w tym eskortowych - również zwiększenie liczby lotniskowców średniej wielkości, przystosowanych do działań raczej na europejskim teatrze wojennym.

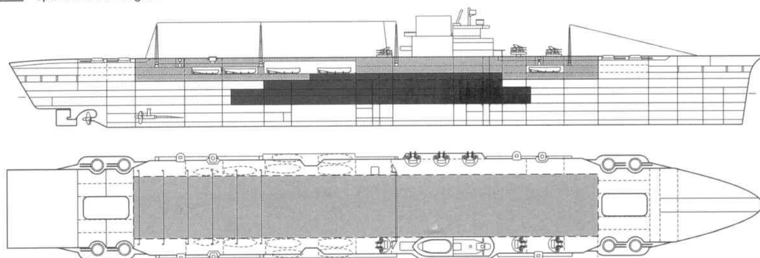
Odmienne problemy miały marynarki wojenne Stanów Zjednoczonych i Japonii. W tym przypadku przewidywano prowadzenie ewentualnych morskich działań wojennych na rozległych akwenach Pacyfiku, z dala od baz zaopatrzeniowych, co wymagało wypracowania innych niż w Royal Navy koncepcji budowy lotniskowców.

Coroczne programy rozbudowy brytyjskiej marynarki wojennej były ograniczone ustaleniami traktatu waszyngtońskiego (1922 r.) i obu układów londyńskich (1930 i 1936), które szczegółowo wyznaczały zarówno dopuszczalną wyporność standardową okrętów poszczególnych klas, jak też i łączną wyporność w klasach dla każdego z sygnatariuszy traktatu. W tej sytuacji w programie rozbudowy Royal Navy opracowanym na rok 1936 przewidziano początkowo budowę dwóch okrętów liniowych, siedmiu krążowników[18] oraz dwóch lotniskowców o dopusz-

[18] Były to - *King George V* i *Prince of Wales* oraz dwa krążowniki lekkie ulepszonego typu 'Town' (*Edinburgh* i *Belfast*) jak też pięć pierwszych typu *Dido* (*Dido*, *Euryalus*, *Naiad*, *Phoebe* i *Sirius*).



pancerz burtowy
opancerzenie hangaru



Sylwetka projektu WB lotniskowca z opancerzonym hangarem.

czalnej dla okrętów tej klasy wyporności standardowej po 23 000 ts. Nieco później zwiększono plan zamówień do czterech lotniskowców. Miały one zastąpić do roku 1942 (gdyby nie wybuchła wojna rzecz jasna) cztery najstarsze jednostki tej klasy w Royal Navy, czyli *Argus*, *Eagle*, *Hermes* i *Furious*.

W pierwszej wersji miały to być okręty wzorowane dokładnie na projekcie lotniskowca *Ark Royal*, który pokrótce przedstawiono w poprzednim rozdziale, jednakże ostatecznie nie doszło do realizacji tego planu.

W opisywanym okresie na czołowych stanowiskach w Admiralicji znalazło się grono bardzo dobrych fachowców z dużym doświadczeniem, zarówno teoretycznym jak i praktycznym. Pierwszym Lordem Morskim był adm. Ernle Chatfield, który w roku 1916 dowodził – wówczas w stopniu komandora – krążownikiem liniowym *Lion*, flagowym okrętem wiceadm. Davida Beatty'ego, dowódcy zespołu krążowników liniowych podczas bitwy jutlandzkiej. Trzecim Lordem Admiralicji natomiast i jednocześnie Głównym Inspektorem Marynarki Wojennej w zakresie spraw i zagadnień technicznych (Controller of the Navy) był wiceadm. Reginald Henderson, który parę lat wcześniej – po okresie dowodzenia lotniskowcem *Furious* – zajmował stanowisko „admirała lotniskowców”[19], czyli dowodzącego lotniskowcami Royal Navy.

[19] 'Rear Admiral, Aircraft Carriers' – wg Alana Payne'a, HMS *Illustrious* – The First Armoured Aircraft Carrier, „Warship”, nr 13 (January 1980), s. 15.

Wodowanie jednego z pierwszych lotniskowców typu *Illustrious*, najprawdopodobniej *Formidable'a* w stoczni Harland & Wolff w Belfaście.



Byli to zatem, jak wynika z powyższych danych, oficerowie o dużym doświadczeniu praktycznym w zakresie lotnictwa morskiego. Tu warto dodać, że adm. Chatfield był zwolennikiem wyłączenia lotnictwa morskiego Fleet Air Arm (FAA, pod tą nazwą od kwietnia 1924 r.) z gestii Dowództwa Lotnictwa RAF (Royal Air Force). Nastąpiło to sukcesywnie w latach 1937-1939.

Począwszy od roku 1936 dyrektorem Wydziału Konstrukcji Okrętowych (Director of Naval Construction Department, DCN), czyli w istocie głównym konstruktorem Royal Navy był Stanley Goodall, a szefem działu mechanicznego (Engineer-in-Chief) inny doświadczony wiceadmirał – Harold Brown.

Wyżej wymieniony zespół fachowców sprzeciwił się budowie kolejnych lotniskowców w oparciu o plany konstrukcyjne lotniskowca *Ark Royal*. Uważali oni, a w szczególności wiceadm. Henderson, że Royal Navy potrzebuje nowego typu okrętów tej klasy, na których hangar i znajdujące się w nim samoloty będą ochraniane ze wszystkich stron pancerzem o znacznej odporności. Lotniskowce tego typu powinny mieć prędkość przewyższającą 30 węzłów i możliwie duży zakres niezatapialności. Mniejszą uwagę przykładano do wymagań dotyczących liczby bazowanych na okręcie samolotów (początkowo głównie myśliwskich i zwiadowczych).

Równolegle rozpoczęto przygotowywanie prac projektowych dla lotniskowców nowego typu. Rozpatrywano generalnie dwa rodzaje okrętów, różniące się między sobą wypornością oraz oczywiście liczbą bazowanych na nich samolotów. Pierwszy z tych projektowanych okrętów miał mieć wyporność standardową rzędu od 14 do 16 tys. ts oraz około 15 samolotów, drugi natomiast miał mieć wyporność standardową od 22 do 23 tys. ts i zabierać od 30 do 50 samolotów.

Inżynierowie z Naval Construction Department pośpiesznie wykonywali szereg wersji projektów obu rodzajów lotniskowców. Jeden z kilku, oznaczony symbolem WB przedstawia rysunek powyżej. Pokazana na nim wersja okrętu stała się podstawą dla wykonania szczegółowej dokumentacji tzw. pierwszej grupy lotniskowców „pancernych”.

Projektodawcy nowego typu lotniskowców – lotniskowców „pancernych”, zdołali swoimi argumentami przekonać decydentów w zakresie budowy nowych okrętów wojennych. W listopadzie 1936 roku Admiralicja rozpisała przetarg zamknięty dla ośmiu stoczni[20] na budowę dwóch nowych lotniskowców, którym potem nadano nazwy *Illustrious* ('sławny', 'znakomity') oraz *Victorious* ('zwycięski'). Najniż

[20] Były to – John Brown, Cammell Laird, Fairfield, Harland & Wolff, Hawthorn Leslie, Scott's, Swan Hunter i Vickers-Armstrong.

cenę za wykonanie obu okrętów przedstawił koncern Vickers-Armstrong, który następnie zbudował oba pierwsze lotniskowce „pancerne", *Illustriousa* na stoczni Vickersa w Barrow-in-Furness, a *Victoriousa* na byłej stoczni Armstronga w Newcastle-on-Tyne, zw. High Walker Navy Yard.

Zamówienie zostało złożone 13 kwietnia 1937 roku. Stępkę pod *Illustriousa* położono już 27 kwietnia, a pod *Victoriousa* w tydzień później, 4 maja 1937.

Do lotniskowców „pancernych" pierwszej grupy wkrótce dołączono trzeci okręt, któremu nadano nazwę *Formidable* ('groźny', 'potężny'). Należał on już do zamówień Admiralicji roku 1937[21], lecz montaż jego rozpoczęto w niecałe sześć tygodni po *Victoriousie*, ponieważ stępka została położona na stoczni Harland & Wolff w Belfaście 17 czerwca 1937 roku, tej samej północnoirlandzkiej stoczni, która przed laty zbudowała *Olympica* i *Titanica*.

Dokonując pewnego wyprzedzenia w czasie należy w tym miejscu zaznaczyć, że czwarty z kolei lotniskowiec „pancerny" – *Indomitable* ('nieposkromiony', 'nieugięty') także z programu 1937 roku – został nieco zmodyfikowany w stosunku do trzech pierwszych i stanowił sam tzw. drugą grupę. Grupa trzecia wreszcie to o wiele bardziej



Widok na nadbudówkę *Victoriousa* ok. 1946 r. po powrocie z długiego rejsu, o czym świadczy stosowna wstęga.

zmienione lotniskowce o nazwach *Implacable* ('nieubłagany', 'nieugięty') i *Indefatigable* ('niestrudzony', 'niezmordowany'), sfinansowane w ramach programów na lata 1938 i 1939.

Szczegóły zmian okrętów grupy drugiej oraz trzeciej zostaną przedstawione w dalszej części publikacji.

Koszt wykonania jednego okrętu pierwszej grupy ustalono na 2 395 000 funtów szterlingów, a czas budowy przewidziano na 3 lata, czyli 36 miesięcy.

Lotniskowce pierwszej grupy typu *Illustrious*

Konstrukcja kadłuba

Lotniskowce typu *Illustrious* pierwszej grupy miały pierwotnie następujące wymiary:
- długość całkowita 225,55 m (740 stóp);
- szerokość na konstrukcyjnej linii wodnej (KLW) 29,18 m (95 3/4 stopy);
- zanurzenie 8,8 m (28 stóp i 10 cali).

Lotniskowiec miał dziewięć pokładów kadłuba. Licząc od dołu były to:

- pokład dna podwójnego ('hold');
- pokład częściowy ('platform deck');
- pokład dolny ('lower deck');
- pokład główny ('main deck', zakrywający od góry przedziały kotłowni i turbin);
- pokład górny ('upper deck');
- pokład hangarowy ('hangar deck');
- pokład galerii dolnej ('lower gallery');
- pokład galerii górnej ('upper gallery');
- pokład lotniczy ('flight deck').

Kadłub liczył 185 wręgów, odległość między którymi wynosiła 4 stopy (1,22 m). Podzielony był on grodziami poprzecznymi na 20 głównych przedziałów wodoszczelnych. Dwie grodzie wzdłużne przebiegały od wręgu 46 do 121 dzieląc – między innymi – na trzy oddzielne przedziały zarówno kotłownię, jak i siłownię[22].

W dnie podwójnym okrętu znajdowało się 30 zbiorników paliwa kotłowego (zw. też olejowym). Dodatkowe 22 zbiorniki umieszczone były wzdłuż obu burt, od wręgu 46 do 121. Sięgały one do wysokości pokładu głównego i tworzyły ochronę przeciwtorpedową w rejonie śródokręcia, osłaniając – między innymi – przedziały kotłowe, siłowniane, wyparowników oraz pomieszczenia z wstawionymi cylindrycznymi zbiornikami paliwa lotniczego.

Na pokładzie lotniczym po prawej burcie znajdowała się opływowa nadbudówka wyspowa z dość szerokim, także wyprofilowanym aerodynamicznie kominem. Rozciągała się ona między wręgami 55 i 92, miała długość 45,11 m (148 stóp) i cztery pokłady, oznaczone jako pokłady A, B, C oraz D, licząc od pokładu lotniczego.

Długość czterokondygnacyjnej nadbudówki wynosiła 51,8 m (170 stóp), szerokość 6,1 m (20 stóp), a wysokość (do górnej krawędzi komina) 12,8 m (42 stopy). Była ona tak usytuowana, aby szerokość pokładu lotniczego w rejonie jej posadowienia nie była mniejsza niż w jego pozostałych miejscach, co mogłoby utrudniać lądowania samolotów.

Opancerzenie lotniskowców typu *Illustrious*

Jak już pośrednio wspomniano, główną cechą lotniskowców typu *Illustrious* było znacznie silniejsze opancerzenie, głównie hangaru, niż miało to miejsce w przypadku innych, dotychczas zbudowanych i eksploatowanych na świecie lotniskowców.

Brytyjskie lotniskowce typu *Illustrious* były unikalnymi okrętami tej klasy pod względem zarówno sposobu opancerzenia, jak i grubości pancerza, w szczególności hangaru. W najbliższych kilku latach niektóre nowe japońskie i amerykańskie lotniskowce otrzymały co prawda pancerne pokłady lotnicze, jednakże hangary na tych okrętach nie miały opancerzenia ścian bocznych, co było istotną cechą opisywanych lotniskowców brytyjskich[23].

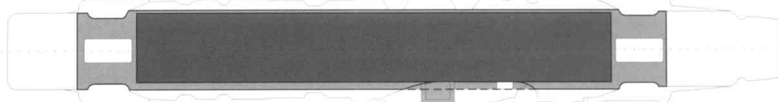
Podczas prac komisji, decydującej pod kierownictwem Hendersona o konstrukcji projektowanych lotniskowców rozpatrywano trzy

[21] Zwano to też rokiem budżetowym 1937 lub programem roku 1937.

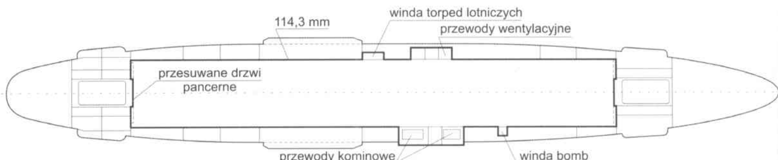
[22] W całym niniejszym tekście pod pojęciem siłowni Autor rozumie – niekiedy łącznie – tylko przedziały maszynowni z zespołami turboparowymi i przynależnymi przekładniami redukcyjnymi, natomiast kotłownie traktuje jako oddzielną część urządzeń napędowych okrętów.

[23] Chodzi tu o japońskie lotniskowce *Taiho* i *Shinano* (ten drugi przebudowany z nieukończonego okrętu liniowego typu *Yamato*) oraz nieco późniejsze amerykańskie lotniskowce typu *Midway*, na których opancerzenie pokładu lotniczego miały wpływ okręty typu *Illustrious*.





Opancerzenie pokładu lotniczego lotniskowca typu *Illustrious.*



Opancerzenie ścian hangaru lotniskowca typu *Illustrious,* widok z góry.

różne wersje grubości pancerzy ochraniających hangar. W odniesieniu do pokładu lotniczego, wersje te przedstawiały się następująco:

- pancerz o grubości 89 mm (3,5 cala) stanowił teoretycznie ochronę przed lotniczą bombą przeciwpancerną o masie 500 funtów (227 kg) zrzucanej z wysokości około 3000 m (ponad 9500 stóp) lub bomby zwykłej o masie 1000 funtów (454 kg) zrzucanej z wysokości około 1700 m (nieco ponad 5500 stóp);
- pancerz o grubości 76 mm (3 cale) stanowił ochronę przed uderzeniem bomby przeciwpancernej o masie 227 kg zrzuconej z wysokości ponad 2100 m (7000 stóp), bomby o masie 114 kg (250 funtów) zrzuconej z wysokości około 3500 m (11 000 stóp) lub bomby przeciwpancernej o masie 454 kg zrzuconej z wysokości prawie 1400 m (4500 stóp);
- pancerz o grubości 63,5 mm (2,5 cala) chronił teoretycznie ochronę przed uderzeniem bomby o masie 227 kg zrzuconej z wysokości około 1500 m (5000 stóp).

Ostatecznie zdecydowano się na zastosowanie grubości średniej z trzech przedstawionych i zatwierdzono pokrycie – po obrysie hangaru – pokładu lotniczego płytami pancerza o grubości 76 mm (3 cale), wykonanego ze stali NC (Non-Cemented, nieutwardzona poprzez nawęglanie).

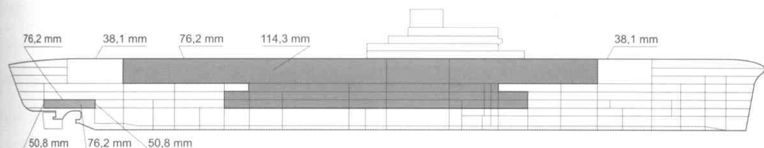
Pancerz pokładu lotniczego o grubości 76 mm położony był pomiędzy wewnętrznymi krawędziami podnośników samolotów z hangaru. Boczne krawędzie pokładu, jak również obszary wokół podnośników, zostały pokryte płytami o grubości „tylko" 38 mm (1,5 cala).

Ściany boczne hangaru zostały opancerzone płytami o grubości 114 mm (4,5 cala), co stanowić miało ochronę przed ogniem armat kal. 152 mm z odległości w przedziale od 7 do 19 tys. jardów (od 6400 do 17 374 m). W rejonie przewodów kominowych i poboru powietrza do kotłowni pancerz bocznych ścian hangaru łączył się z pasem pancerza burtowego. Podobnie pancerz ścian hangaru obejmował szyby wind transportujących na pokład lotniczy bomby i torpedy.

Jak wynika z powyższego opisu i rysunków hangar na lotniskowcach typu *Illustrious* zbudowany był w formie pancernego pudła, obudowanego ze wszystkich stron, bowiem od dziobu i rufy zamykały go rozsuwane drzwi pancerne (!) o grubości również 114 mm.

Świeżo ukończony w 1940 r. *Illustrious.*





Burtowy pas pancerny lotniskowca typu *Illustrious* oraz pancerne ściany hangaru (poza przewodami dymowymi cofnięte od burty w głąb kadłuba) jak też opancerzenie maszyny sterowej.

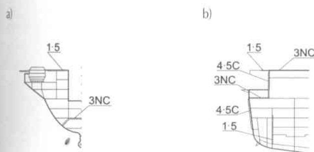
Burtowy pancerny pas śródokręcia ciągnął się od pokładu dolnego do górnego pomiędzy wręgami 54 i 127, a wyżej – do poziomu pokładu hangarowego – pomiędzy wręgami 61 i 121.

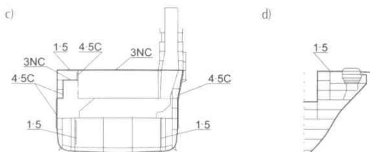
Natomiast stanowiące ściany boczne hangarów wewnątrzkadłubowe pasy pancerne o grubości 114 mm, wykonane ze stali C ('Cemented' – utwardzana przez nawęglanie), przebiegały od wręgu 37 do 151 i sięgały od pokładu lotniczego do pokładu hangarowego.

Opancerzenie boczne – pancerny pas burtowy śródokręcia oraz cofnięte w głąb kadłuba ściany hangaru rozciągały się jak pokazano na rysunku. Były jednak miejsca, gdzie opancerzenie boczne hangaru było „szersze" niż sam hangar – po lewej burcie obejmowało wloty powietrza nawiewowego do kotłów, zaś po prawej chroniły przewody spalinowe (dymne) i tu dochodziło do płaszczyzny burty, stanowiąc przedłużenie w górę pancernego pasa burtowego śródokręcia.

m, co stanowiło prawie jedną trzecią całkowitej długości okrętu. Warstwowy system ochrony podwodnej opracował około 1915 roku Amerykanin Robert Stocker, a zastosowano go wpierw na ówczesnych okrętach liniowych US Navy *Tennessee* i *California* oraz pięciu typu zw. 'Big Five'. Brytyjczycy, po próbach z sekcją doświadczalną Job-74, wprowadzili go na lotniskowcu *Ark Royal* oraz okrętach liniowych typu *King George V*.

Licząc od wnętrza kadłuba przestrzeń od grodzi wzdłużnej do burty podzielona była na trzy przedziały wodoszczelne. Pierwszy, wewnętrzny, pozostawał pusty przez cały czas eksploatacji okrętu, w drugim znajdowało się paliwo kotłowe, wreszcie trzeci, przyburtowy, tworzył przedział wodoszczelny, który również pozostawał pusty, podczas gdy należało dbać o to, aby przedział środkowy był przez cały czas całkowicie zapełniony cieczą, czy to paliwem czy też – po jego zużyciu – wodą





Fragmenty opancerzenia lotniskowców typu *Illustrious*: a – przekrój na wręgu 161, b – przekrój na wręgu 119, c – przekrój na wręgu 77, d – przekrój na wręgu 33 (grubości płyt pancernych podano w calach, NC – stal nieutwardzona).

Dodatkowo przedział maszyny sterowej był chroniony płytami pancernymi o grubości 76 mm (3 cale) od góry i po obu burtach oraz od strony dziobu i rufy grodziami o grubości 51 mm (2 cale), wykonanymi ze stali nieutwardzanej (NC).

Tak poważne opancerzenie okrętu przedstawiało sobą znaczną masę, wynoszącą w sumie dla *Illustriousa* aż 4941 ts, podczas gdy na lotniskowcu *Ark Royal* o zbliżonej wielkości jedynie 2854 ts[24]. Ceną za takie rozwiązanie konstrukcyjne było – między innymi – szacowane zmniejszenie prędkości o około 2 węzły[25] przy zastosowaniu tej samej mocy maszyn napędowych, zmniejszenie liczby bazowanych samolotów, jak – ze względu na odejście od piętrowego hangaru – też wielkości wolnej burty z 60 do 38 stóp[26] (z 18,29 do 11,58 m).

Uprzednio wymienione grodzie wzdłużne miały grubość 38 mm (1,5 cala).

Bierną obronę przeciwtorpedową – zbudowaną w systemie warstwowym – stanowiły puste lub pełne zbiorniki wysokie, ciągnące się wzdłuż obu burt od wręgu 61 do wręgu 121, czyli na dystansie 73,15

[24] Obie wartości za Normanem Friedmanem, British Carrier Aviation. The Evolution of their Ships and their Aircraft, Annapolis 1988, s. 154.

[25] Ibid. s. 134.

[26] Na *Illustriousie* w początkowej fazie eksploatacji przewidziano 36 samolotów, na lotniskowcu *Ark Royal* od 60 (nominalnie) do 72 (a więc dwa razy więcej niż na *Illustriousie*) - wg Davida K. Browna, Nelson to Vanguard, London 2000, s. 50/51.

zaburtową. Taki układ biernej obrony przeciwtorpedowej miał zadanie rozprowadzenia w cieczy skutków wybuchu ewentualnej torpedy lub miny i uniknięcia przebicia otworu do wnętrza żywotnych przedziałów okrętu, takich jak kotłownie, siłownie, pomieszczenia wyparowników oraz magazyny amunicji i bomb lotniczych.

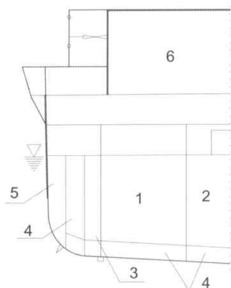
Przedziały systemu biernej ochrony podwodnej sięgały od dna okrętu do pokładu głównego.

Wkrótce po rozpoczęciu budowy pierwszych lotniskowców opisywanego typu wystąpiły poważne problemy, które mogły nawet uniemożliwić realizację przygotowanego projektu i to w najbardziej istotnym elemencie konstrukcji. Okazało się bowiem, że niemożliwym jest wyprodukowanie w odpowiednim terminie i ilości w Wielkiej Brytanii płyt pancernych odpowiedniej grubości.

Wyjściem z tej kłopotliwej sytuacji okazało się ulokowanie stosownego zamówienia w Czechosłowacji w zakładach metalurgicznych Witkowice w Morawskiej Ostrawie (od 1941 r. połączona ze Śląską Ostrawą nazywa się po prostu Ostrawa). Zamówienie to dotyczyło płyt pancernych na pokrycie pokładu lotniczego prototypowego lotniskowca *Illustrious*. Zamówienia na pozostałe płyty pancerne zostały złożone w zakładach brytyjskich, takich jak Beardmore, Firth oraz Brown.

Szczęśliwie dostawa zamówionych w Czechosłowacji płyt pancernych nastąpiła przed zajęciem Czech i Moraw przez hitlerowskie Niemcy.





System biernej ochrony podwodnej lotniskowca typu *Illustrious* (konkretnie *Victorious*, przekrój na wręgu 110, widok od dziobu): 1 – siłownia lewoburtowa, 2 – siłownia środkowa (centralna), 3 – zbiornik pusty wewnętrzny, 4 – zbiornik paliwa kotłowego, 5 – zbiornik wodoszczelny zewnętrzny, 6 – hangar.

Urządzenia napędowe i pomocnicze oraz zapasy paliwa i wody

Lotniskowce powinny osiągać znaczną prędkość, aby stworzyć – w razie bezwietrznej pogody – możliwie silny wiatr względny nad pokładem lotniczym podczas startu samolotów. Wymagana jest również duża manewrowość, potrzebna na przykład przy konieczności szybkiego dokonania zwrotu pod wiatr. Nie wszystkie starty odbywano bowiem przy pomocy katapulty.

Dla osiągnięcia powyższych wymagań należało wyposażyć budowaną serię lotniskowców w urządzenia napędowe odpowiednio wysokiej mocy.

Na pierwszych czterech lotniskowcach typu *Illustrious* – okrętach pierwszej i drugiej grupy – zainstalowano urządzenia napędowe stosowane uprzednio na lotniskowcu *Ark Royal*, wykorzystując uzyskane podczas jego eksploatacji doświadczenia.

Urządzenia napędowe *Illustriousa* i jego trzech jednostek bliźniaczych składały się z trzech zespołów turbin napędzających trzy śruby oraz z sześciu kotłów parowych. Zastosowano również pojedyncze urządzenie sterowe.

Kotły

Każdy z czterech pierwszych okrętów typu *Illustrious* został wyposażony w sześć trójwalczakowych kotłów wodnorurkowych typu Admiralicji z przegrzewaczami, produkujących parę o ciśnieniu 28 kG/cm^2 (2,8 mPa, 400 psi – funtów na cal kw.) i temperaturze pary przegrzanej 115°C (240°F).

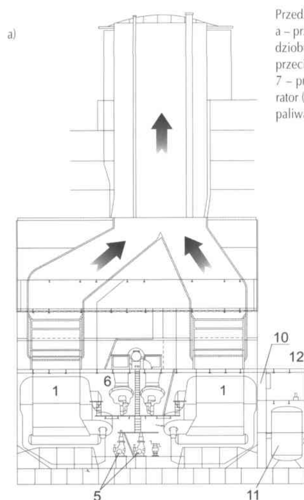
Kotły, z których każdy miał po siedem palników na paliwo płynne, zostały umieszczone w trzech kotłowniach pomiędzy wręgami 73 i 88. Długość tych równoległych przedziałów wynosiła 18,29 m (60 stóp). Kadłub lotniskowca był w tym rejonie podzielony na dziewięć przestrzeni, jak przedstawiono na rysunku na poprzedniej stronie.

Licząc od prawej burty ku lewej były to:

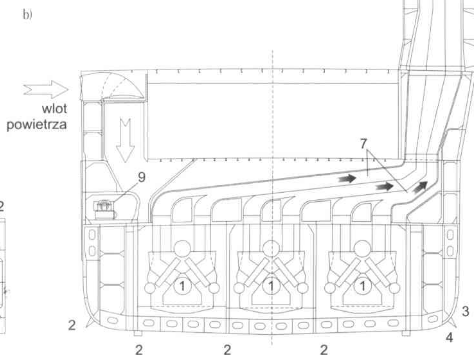
- prawoburtowy przedział ochrony przeciwtorpedowej składający się z trzech oddzielnych „warstw", jak opisano wcześniej;
- kotłownia prawoburtowa;
- kotłownia środkowa (centralna);
- kotłownia lewoburtowa;
- lewoburtowy trójwarstwowy przedział ochrony przeciwtorpedowej.

Na obu burtach w rejonie kotłowni (i nie tylko, ponieważ rozciągał się on zarówno w kierunku rufy jak i w stronę dziobu) znajdował się pancerny pas o grubości 114 mm.

W każdej z kotłowni umieszczono po dwa kotły zwrócone frontami do siebie. Między kotłami znajdowały się pompy podające paliwo do palników oraz wentylatory powietrza nadmuchowego.



Przedziały kotłowe lotniskowca typu *Illustrious* (konkretnie HMS *Victorious*): a – przekrój wzdłużny, b – przekrój poprzeczny na wręgu 77 (widok w stronę dziobu) 1 – kotły, 2 – zbiorniki paliwa kotłowego, 3 i 4 – przedziały ochrony przeciwtorpedowej, 5 – pompy paliwa kotłowego, 6 – dmuchawy kotłowe, 7 – przewody spalinowe (dymowe), 8 – przewód kominowy, 9 – turbogenerator (turboprądnica), 10 – zbiornik zapasowy wody zasilającej, 11 – zbiorniki paliwa lotniczego, 12 – pompa paliwa lotniczego.





Późny kwiecień 1945 r. – *Victorious* zaopatrywany w paliwo w zatoce San Pedro na wyspie Leyte (Filipiny). Z dachu pomostu zdjęty dalocelownik HACS, założono antenę radaru wysokościowego typu 277.

Po lewej burcie, pod pokładem lotniczym, znajdował się wlot powietrza nadmuchowego, a na pokładzie głównym pomieszczenie turbogeneratorów, zw. też turboprądnicami.

Przewody spalinowe (dymowe) z każdego kotła prowadziły pod podłogą hangaru w stronę prawej burty i następnie zbiorczym przewodem, w jego górnej części przechodzącym przez nadbudówkę w rejonie wręgów 76-82, do obszernego komina.

Mieszczący się wewnątrz cytadeli pancernej ciąg przedziałów kotłowni, zbiorników paliwa lotniczego oraz siłowni, jak też komór amunicyjnych, oddzielony był od dziobu i rufy poprzecznymi grodziami wykonanymi z płyt o grubości 63 i 38 mm (bliżej dna). Taką samą grubość miały również grodzie wzdłużne.

Za grodzią dziobową kotłowni znajdował się zapasowy zbiornik wody zasilającej, rozciągający się przez całą szerokość trzech kotłowni i od dna podwójnego do pokładu głównego. Służył on równocześnie jako przedział ochronny między kotłownią i pomieszczeniem wbudowanych cylindrycznych zbiorników paliwa lotniczego. Podobny zbiornik znajdował się za rufową grodzią kotłowni. Zbiorniki te podzielono zarówno w płaszczyźnie wzdłużnej, jak i poprzecznej na kilka mniejszych (część z nich pozostawała zawsze pusta i służyła jako koferdamy).

Zespoły turbin głównych

Na lotniskowcach typu *Illustrious* zostały zainstalowane po trzy zespoły głównych turbin napędowych systemu Parsonsa. Każdy zespół składał się z dwóch kadłubów – wysokiego i niskiego ciśnienia. W kadłubie turbiny niskiego ciśnienia znajdowały się stopnie turbiny biegu wstecz.

Pod kadłubem turbiny niskiego ciśnienia mieścił się skraplacz. Obroty każdego zespołu turbin przekazywane były poprzez jednostopniową zębatą przekładnię redukcyjną na wał napędowy śruby.

Zespoły turbinowe *Victoriousa* zostały wyprodukowane przez zakłady Parsonsa w Wallsend-on-Tyne, dla okrętów pozostałej piątki przez budujące je stocznie.

Trzy równoległe przedziały siłowni mieściły się między wręgami 97 i 113, a ich długość wynosiła 19,5 m. Podobnie jak w przypadku kotłowni, po obu burtach znajdowały się przedziały ochrony przeciwtorpedowej, a pozostała, środkowa część kadłuba została przedzielona dwiema wzdłużnymi grodziami na trzy oddzielne siłownie.

W każdej z siłowni znajdowały się rozmaite mechanizmy pomocnicze bezpośredniej obsługi turbin, przekładni oraz skraplacza, a w obu siłowniach bocznych dodatkowo po jednym zespole turbogeneratorów (turboprądnic) o mocy 400 kW każdy.

W sąsiadującym z siłowniami od strony dziobu trzyczęściowym przedziale (wr. 93-97) mieściło się w obu bocznych pomieszczeniach łącznie sześć wyparowników, produkujących wodę słodką z wody morskiej, natomiast w przedziale środkowym sprężarki i butla sprężonego powietrza, podgrzewacz wody i inne wyposażenie pomocnicze.

Kolejnymi przedziałami w stronę dziobu (wr. 88-93) były dwa skrajne pomieszczenia, w których znajdowało się po sześć zbiorników paliwa lotniczego oraz przedział środkowy mieszczący głowice bojowe torped.

Na pokładzie głównym, ponad przedziałami zbiorników paliwa lotniczego (wr. 88-93, o których dalej), umiejscowiono pomieszczenia



dwóch dalszych turbogeneratorów (turboprądnic), natomiast piąty turbinowy zespół prądotwórczy znajdował się po lewej burcie nad przedziałem ochrony przeciwtorpedowej, między wręgami 73-78, zaś szósty po prawej burcie między wręgami 68-73.

Łączna moc układu napędowego okrętu wynosiła 111 000 KM (81 618 kW), po 37 000 KM z każdego z zespołów turbinowych przy 230 obrotach śrub na minutę.

W czasie próby przeprowadzanej na lotniskowcu *Illustrious* 24 maja 1940 roku, dzień przed wcieleniem do służby, uzyskano łączną moc 113 377 KM (83 365 kW) i przy obrotach śrub, wynoszących 234,2 min^{-1}, osiągnięto prędkość 30,5 węzła[27].

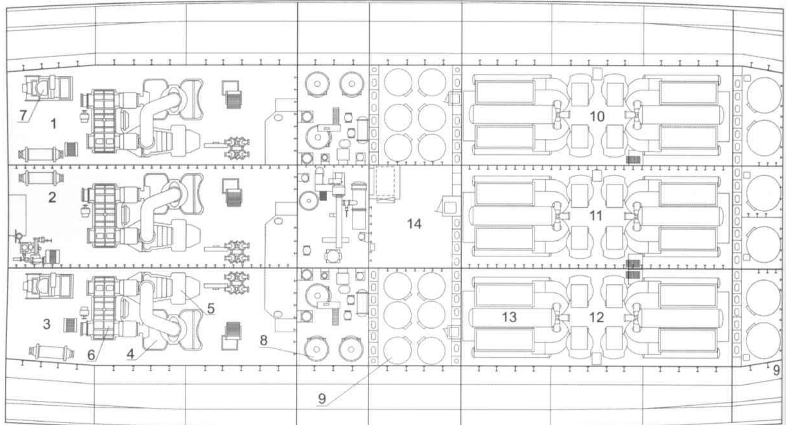
Dla zapewnienia dostaw energii elektrycznej na *Illustriousie* (a także późniejszych jednostkach serii) zostało zainstalowanych sześć turbinowych zespołów prądotwórczych, każdy o mocy 400 kW. Pokrywały one z nawiązką zapotrzebowanie okrętu, nawet w warunkach

okrętu, ponieważ płetwa steru zamontowana bezpośrednio w osi śruby środkowej była opływana jej strumieniem zaśrubowym.

Wały napędowe miały średnicę 610 mm i prowadzone były w wydzielonych tunelach, umożliwiających dostęp obsłudze do łożysk, uszczelnień tulei wałowych oraz – to już w stoczni – ewentualną wymianę poszczególnych odcinków wału w przypadku uszkodzenia. Znacznie ułatwiało to zachowanie bezawaryjnej pracy układu.

Wał środkowy biegł w płaszczyźnie symetrii okrętu, natomiast oba wały boczne, prawo- i lewoburtowy, równolegle do wału środkowego w odległości 6,25 m. Wszystkie wały były nachylone pod niewielkim kątem ku rufie. Nachylenie to wynosiło 1:40. Długość wału wraz z osadzoną śrubą wynosiła (od połączenia z przekładnią redukcyjną do końca stożka śruby):

- dla wału środkowego 66,3 m;
- dla wałów bocznych 51,7 m.



Rozplanowanie siłowni i kotłowni lotniskowców typu *Illustrious* (konkretnie HMS *Victorious*): 1 – lewoburtowa siłownia turbinowa, 2 – środkowa (centralna) siłownia turbinowa, 3 – prawoburtowa siłownia turbinowa, 4 – kadłub turbiny wysokiego ciśnienia, 5 – kadłub turbiny niskiego ciśnienia, 6 – jednostopniowa zębata przekładnia redukcyjna, 7 – turbogenerator (turboprądnica), 8 – wyparownik, 9 – zbiornik paliwa lotniczego, 10 – kotłownia lewoburtowa, 11 – kotłownia środkowa (centralna), 12 – kotłownia prawoburtowa, 13 – kocioł parowy, 14 – magazyn głowic torped.

bojowych, kiedy zapotrzebowanie było największe. Ze względu na konieczność zachowania bezpieczeństwa w przypadkach możliwych uszkodzeń okrętu w czasie działań wojennych – możliwość wypadnięcia niektórych z nich z akcji, każdy z turbogeneratorów (turboprądnic) został zamontowany w oddzielnym pomieszczeniu (przedziale), jak już uprzednio wspomniano. Później zainstalowano dodatkowe cztery agregaty wysokoprężne po 60 kW każdy, głównie do zasilania pomp i oświetlenia awaryjnego (była to jedna z nauczek wyciągniętych z utraty *Ark Royala*). Podobno wadą było jednak to, że diesle nie mogły pracować przy przechyle bocznym większym niż 20°.

Wały napędowe, śruby i ster

Lotniskowce typu *Illustrious* pierwszej i drugiej grupy miały napęd trójśrubowy, co – między innymi – ułatwiało manewrowość

[27] Wg Davida Browna, Aircraft Carriers, London 1977, s. 44.

Końcówka wału centralnego osadzona była w tulei wałowej wmontowanej w konstrukcję odlewanej tylnicy, natomiast końcówki wałów bocznych osadzono w pozakadłubowych wspornikach o kształcie litery „V". Jak widać na rysunku, wały te na odcinku 9,5 m przebiegały poza kadłubem okrętu i na tej długości narażone były na działanie wody morskiej. Jednakże nie miało to szkodliwego wpływu.

Trójskrzydłowe śruby napędowe wykonano z brązu manganowego i wszystkie trzy miały identyczne średnice, wynoszące 4,72 m (15,5 stopy), jednakże skoki tych śrub różniły się między sobą. I tak:

- dla śruby środkowej skok wynosił 4,65 m (15,25 stopy)
- dla śrub bocznych – 4,93 m (16,125 stopy).

Na *Illustriousie* – a także na wszystkich okrętach serii – zamontowano tylko jedno urządzenie sterowe. Powierzchnia płetwy sterowej wynosiła 26 m^2, a jej oś umieszczona była na wręgu 168.

Czteronurnikowa elektrohydrauliczna maszyna sterowa znajdowała się w pomieszczeniu na pokładzie dolnym, pomiędzy wręgami 158-



Indefatigable krótko po ukończeniu w maju 1944 r. Warto zwrócić uwagę, ile uzbrojenia i wyposażenia umieszczono przed nadbudówką.

-171, które przedzielone było poprzeczną grodzią wodoszczelną na wręgu 163. W rufowym przedziale umieszczono maszynę sterową, jedną pompę olejową z napędem elektrycznym oraz zbiornik oleju, w dziobowym przedziale zaś – drugą identyczną pompę ze zbiornikiem oleju.

Trzecia pompa z napędem parowym znajdowała się w centralnej siłowni turbinowej.

Dwuczęściowe pomieszczenie urządzenia sterowego było opancerzone, jak podano uprzednio.

Zapasy paliwa i wody

W fazie projektowania przewidywano dla *Illustriousa* zapas paliwa kotłowego (olejowego) w wysokości około 4400 ts i oczekiwano, że taka jego ilość pozwoli na zasięg pływania wynoszący 12 000 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 14 węzłów[28]. Po zbudowaniu lotniskowca okazało się, że łączne zapasy paliwa kotłowego zarówno w zbiornikach burtowych (ochrony przeciwtorpedowej), jak też i w dnie podwójnym wynoszą 4850 ts[29], a po próbach morskich uzyskano wyniki, na podstawie których uznano, że przy prędkości 12 węzłów zasięg wynosi 11 000 mil morskich, natomiast przy prędkości 20 węzłów – 8800 mil oraz 6300 mil przy prędkości 25 węzłów.

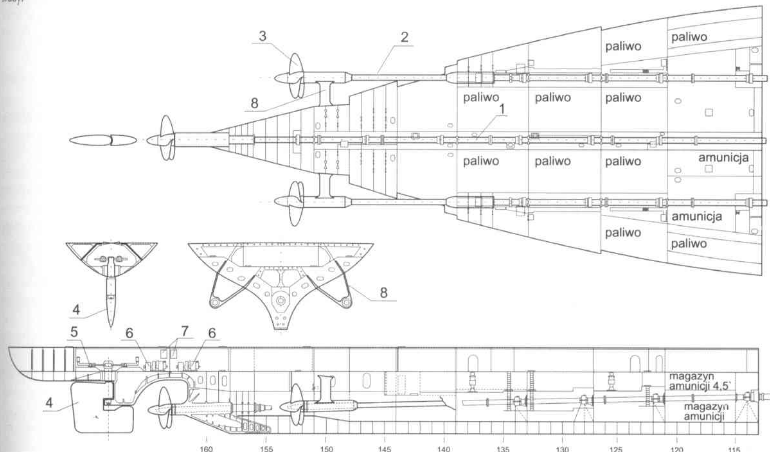
Na lotniskowcach typu *Illustrious* praktycznie nie istniał problem zapasów wody słodkiej. Było to możliwe dzięki zainstalowaniu sześciu wyparowników o znacznej wydajności, co całkowicie wystarczało na bieżące zapotrzebowanie zarówno dla uzupełniania wody w obiegu parowo-wodnym, jak i wody konsumpcyjnej oraz sanitarnej dla licznej załogi. Niemniej jednak okręt miał rezerwowe zapasy wody słodkiej w ilości 187 ts.

Uzbrojenie artyleryjskie

W okresie projektowania lotniskowców typu *Illustrious* przewidziano w początkowej wersji uzbrojenie okrętu w 16 armat uniwersalnych kal. 133 mm (5,25 cala) L/50, jednakże później konstruktorzy doszli do przekonania, że są to działa zbyt dużego kalibru jak na jednostkę tej wielkości i ostatecznie zdecydowano się na wyposażenie ich

[28] Wg D. J. Lyona, HMS Illustrious, vol. 10 (w:) „Warships in Profile", London ok. 1972, s. 218.

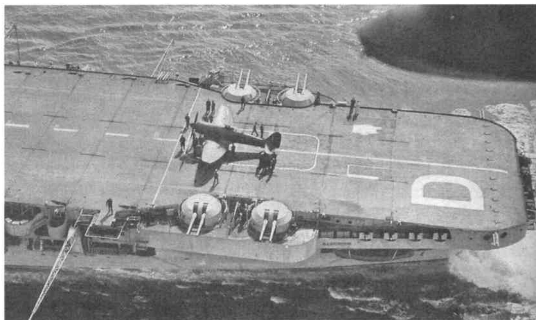
[29] Wg D. Hobbsa, op.cit., s. 110.



Rozmieszczenie wałów napędowych, śrub i steru pierwszych czterech lotniskowców typu *Illustrious*: 1 – wał centralny, 2 – wały boczne (przyburtowe), 3 – śruba napędowa, 4 – płetwa steru, 5 – maszyna sterowa, 6 – pompa maszyny sterowej, 7 – zbiornik oleju obiegowego, 8 – wspornik wału bocznego i jego śruby.



w 16 armat uniwersalnych kal. 114 mm (4,5 cala[30]) Mk III L/45. Umieszczone one zostały parami w dwulufowych obrotowych wieżach półkazamatowych Mk II BD ('between deck') na pokładzie galerii górnej, parami po obu burtach na charakterystycznych sponsonach, w rejonach wręgów 25-35 na dziobie oraz 153-163 na rufie. Armaty dla *Illustriousa* (a zapewne i dla reszty okrętów serii) wyprodukowane zostały przez zakłady Beardmore lub Royal Gun Factory (RGF), wieże zaś przez zakłady Vickersa.



Scena powojenna z ok. 1947 r. na pokładzie *Illustriousa*. Widoczne sponsony wież armat uniwersalnych kal. 114 mm oraz przebudowany rufowy pokład lotniczy ze znakiem taktycznym „D".

Lotniskowce otrzymały nowoczesny – jak na owe czasy – system kierowania ogniem, składający się z czterech dalocelowników typu HACS ('high angle control system') lub HADT ('high angle director control tower') Mk IV.

Obronę przeciwlotniczą bliższego zasięgu stanowiło pierwotnie pięć ośmiolufowych zespołów „pom-pomów", działek kal. 40 mm L/39 Vickersa (2pdr, czyli dwufuntowych). Dwa z nich umieszczone były po prawej burcie na pokładzie lotniczym przed nadbudówką wyspową, a trzeci na tym samym pokładzie za nadbudówką. Pozostałe dwa zespoły zainstalowano na platformie galerii górnej po lewej burcie, po obu stronach przewodu poboru powietrza do kotłów. Potem dodano za nadbudówką szósty zespół, został on jednak dość szybko zlikwidowany.

Na uzbrojenie przeciwlotnicze składały się jeszcze trzy pojedyncze działka kal. 40 mm Boforsa L/56.

Uzbrojenie przeciwlotnicze było – zarówno na *Illustriousie* jak i dalszych okrętach tego typu – wielokrotnie uzupełniane podczas działań wojennych, szczególnie przed skierowaniem okrętów na Pacyfik, gdzie występowało znaczne zagrożenie ze strony japońskich kamikaze – pilotów samobójców.

I tak w roku 1945 na lotniskowcach pierwszej grupy uzbrojenie przeciwlotnicze przedstawiało się jak w tabeli poniżej[31]:

Zapasy amunicji były następujące[32]:

- ✧ do armat kal. 114 mm – 400 nabojów na lufę, czyli w sumie 6400 szt.;
- ✧ do działek kal. 40 mm „pom-pom" Vickersa – 1800 nabojów na lufę;
- ✧ do działek kal. 40 mm Boforsa – około 1000 nabojów na lufę;
- ✧ do działek kal. 20 mm Oerlikona – 2400 nabojów na lufę.



Pociski kal. 114 mm, jeszcze bez zapalników, wyładowywane z podnośnika bomb i torped *Illustriousa* na prawej burcie na rufie. Widoczna pancerna płyta zakrywająca szyb windy.

Magazyny amunicyjne

Wszystkie magazyny amunicyjne na lotniskowcach typu *Illustrious* znajdowały się poniżej pokładu głównego i poniżej linii wodnej, w obrębie chronionym przez burtowy pas pancerny.

Komory amunicji kal. 114 mm znajdowały się w części rufowej okrętu w rejonie wręgów 113-121 i sięgały od pokładu częściowego ('platform deck') do pokładu głównego, a w części dziobowej w rejonie wręgów 61-70 i tam zajmowały przestrzeń jedynie od ww. pokładu częściowego do pokładu dolnego.

Magazyny amunicji „pom-pomów" usytuowane były w części dziobowej okrętu na dnie podwójnym ('hold') w rejonie wręgów 61-73, a w części rufowej w dwóch burtowych magazynach między wręgami 88-93.

Magazyny amunicji mniejszego kalibru znajdowały się na dnie podwójnym po prawej burcie, pomiędzy wręgami 113-121 (pod magazynem amunicji kal. 114 mm).

Uzbrojenie przeciwlotnicze (1945)

Kaliber	*Illustrious*	Liczba luf	*Formidable*	Liczba luf	*Victorious*	Liczba luf
114 mm	8 × II	16	8 × II	16	8 × II	16
40 mm „pom-pom" Vickers	5 × VIII	40	6 × VIII	48	5 × VIII	40
40 mm Bofors	3 × I	3	–	–	2 × IV i 2 × II	8 + 4
20 mm Oerlikon podwójne	19 × II	38	20 × II	40	23 × II	46
20 mm Oerlikon pojedyncze	14 × I	14	14 × I	14	15 × I	15
Suma luf	—	111	—	118	—	129

[30] Rzeczywisty kaliber wynosił 4,45 cala, czyli 113,03 mm.
[31] Wg D. Browna, op.cit., s. 44.
[32] D. K. Brown, The Design and Construction of British Warships 1939-1945, London 1995, t. 1, s. 59 oraz N. Friedman, op. cit., s. 134.



Ośmiolufowy zespół działek plot. kal. 40 mm Vickersa „pom-pom" na *Illustriousie* latem 1940 r. Podstawa miała symbol Mk VI*, same działka Mk VIII były w wersji AHV – Automatic, High Velocity.

Ze wszystkich magazynów amunicja była transportowana windami oraz przenośnikami poziomymi do odpowiednich stanowisk artyleryjskich.

W razie potrzeby wszystkie opisane magazyny amunicyjne, jak również magazyny bomb i głowic torpedowych, które zostaną opisane w dalszym ciągu, mogły być zalane zaburtową wodą morską (na zasadzie wyrównania poziomów w naczyniach połączonych)

Wyposażenie lotnicze

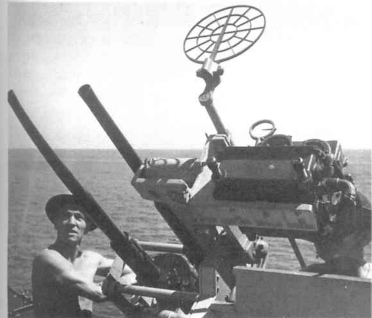
Wszystkie dotychczas opisane elementy, składające się na lotniskowiec, służą głównemu celowi jakim jest bazowanie na okręcie, start i lądowanie różnego rodzaju samolotów oraz przeprowadzanie ich koniecznych przeglądów technicznych i ewentualnych napraw uszkodzeń doznanych podczas zadań bojowych.

Zadania stawiane samolotom bazującym na lotniskowcach można podzielić na następujące grupy:

- rozpoznanie zarówno bliskiego, jak i dalekiego zasięgu;
- naloty bombowe na cele morskie, jak i lądowe;
- naloty przy użyciu torped na okręty i statki nieprzyjacielskie;
- obrona zespołów własnych okrętów przed atakami samolotów wroga;
- eskorta i daleka osłona konwojów;
- funkcje transportowe.

Z powyższego zestawienia wynika, że na lotniskowcach powinny bazować samoloty różnego rodzaju i różnego przeznaczenia.

Dwulufowe działko plot. kal. 20 mm Oerlikon (podstawa Mk V) na pokładzie *Indomitable'a* – przełom lat 1944/45.





Luty 1943 r. ujście rzeki Clyde – wyładunek z *Illustriousa* amunicji kal. 40 mm do „pom-pomów". Widać przyburtowy dalocelownik HACS, a w tle po lewej rufę starego *Argusa*, wtedy okrętu szkoleniowego do lądowań.

Jednym z istotnych zagadnień przy projektowaniu lotniskowców jest przewidywana liczba bazowanych na okręcie samolotów. W przypadku opisywanych w niniejszej publikacji lotniskowców „pancernych" typu *Illustrious* liczba stacjonujących samolotów była kompromisem z koniecznością opancerzenia hangaru płytami założonej grubości i odporności, co wpływało w pierwszym rzędzie na ograniczenie powierzchni (objętości) hangarowej.

I tak zaprojektowany w połowie lat trzydziestych XX wieku lotniskowiec *Ark Royal* (wcielenie do służby 16 listopada 1938 r.), o wyporności pełnej 27 720 ts, miał wewnątrz kadłuba dwa hangary; górny o wymiarach 173,0 × 18,3 m i dolny 137,0 × 18,3 m, w których można było pomieścić łącznie do 72 samolotów[33]. Na lotniskowcu *Illustrious*, przy wyporności pełnej wynoszącej 29 100 ts, a więc o prawie 5 procent większej od *Ark Royala*, znajdował się jedynie jeden hangar o wymiarach 139,6 × 18,9 m. Stanowiło to zaledwie 46,5 procent powierzchni hangarowej w stosunku do *Ark Royala*. Nic więc dziwnego, że liczba samolotów bazowanych na lotniskowcu *Illustrious* wynosiła w momencie wcielenia okrętu do służby zaledwie 33-36 maszyn, tym bardziej że filozofią Royal Navy było wprowadzanie maszyn po akcji do hangaru, a nie – tak jak w przypadku US Navy – pozostawianie na pokładzie lotniczym[34].

Hangar podzielony był stalowymi kurtynami przeciwpożarowymi na trzy części. W każdej z nich przewidziano początkowo parkowanie samolotów jednego dywizjonu FAA, liczącego 12 samolotów.

Jak już wcześniej wspomniano hangar był prawie całkowicie solidnie opancerzony. Jedynymi słabymi elementami były podnośniki samolotów, które nie mogły być – ze względu na masę ewentualnych pokrywających je płyt – opancerzone. W związku z powyższym *Illustrious* został wyposażony w podnośniki o możliwie małych wymiarach, wynoszących 13,7 × 6,7 m, identycznych co do wymiarów z podnośnikami na lotniskowcu *Ark Royal* (tam były jednak trzy), jednakże miały większy udźwig – wynoszący 6000 kg (na *A. R.* – 5084 kg). Czas podnoszenia samolotu na pokład lotniczy wynosił 30 sekund.

W fazie projektowania lotniskowców typu *Illustrious* przewidywano zainstalowanie na okręcie dwóch katapult lotniczych[35], jednakże w roku 1937 Wspólny Komitet Techniczny (marynarki wojennej i lotnictwa morskiego) doszedł do wniosku, że montaż dwóch katapult na pokładzie pogorszy warunki techniczne startów i ostatecznie została

[33] W późniejszym okresie – głównie w związku z nowymi typami samolotów – liczba ich spadła do 60, a nawet 54 – patrz Krzysztof Zalewski, op.cit., t. II, s. 124.

[34] Po wprowadzeniu na uzbrojenie nowych typów samolotów (m.in. amerykańskich myśliwców Chance-Vought F4U *Corsair*, ze składanymi do góry skrzydłami) zmieniono system ustawiania maszyn w hangarze, co pozwoliło na zwiększenie ich liczby do 54-56.

[35] Wg D. Brown, op.cit., s. 44; ciekawostką jest, że Brytyjczycy nazywali je ówcześnie 'accelerators', a nie 'catapults'.





Samolot bombowo-torpedowy Fairey *Swordfish*.

zamontowana po lewej burcie jedna katapulta hydropneumatyczna typu BH-III, umożliwiająca samolotowi o masie 11 000 funtów (ok. 5000 kg) uzyskanie prędkości startowej wynoszącej 66 węzłów (ok. 122 km/h). Miała ona długość 29 m (95 stóp).

W czasie przebudowy w roku 1943 zwiększono moc katapulty by umożliwić start z podaną wyżej prędkością samolotom o masie 14 000 funtów (ok. 6350 kg). Pod koniec 1943 roku zwiększono dopuszczalną masę startującego z katapulty samolotu do 20 000 funtów (ok. 9070 kg)[36].

Jako urządzenia hamujące samolot podczas lądowania zastosowano początkowo sześć poprzecznie umieszczonych lin hamujących wraz z hamulcami hydraulicznymi (aerofiniszery od 'aerofinishers', zw. też 'arresting cables') oraz dwie bariery bezpieczeństwa ('crash barriers'). W późniejszym okresie dodano jeszcze trzy liny hamujące.

Zapasy paliwa lotniczego – benzyny – na lotniskowcu *Illustrious* wynosiły pierwotnie 230 300 dm^3 (litrów), czyli 50 660 galonów ('imperial gallons' po 4,546 dm^3) i mieściły się w 20 zbiornikach usytuowanych w ośmiu oddzielnych przedziałach na najniższym pokładzie. Dwa z tych pomieszczeń znajdowały się po prawej i lewej burcie między przedziałami siłowni i kotłowni (wr. 88-93) i w każdym było po sześć zbiorników cylindrycznych. Cztery dalsze umieszczono między wręgami 70-72 1/2 i zawierały łącznie sześć zbiorników cylindrycznych. Pozostałe dwa „zwykłe" zbiorniki usytuowane były blisko dziobu, pomiędzy przyburtowymi zbiornikami paliwa kotłowego (wr. 46-52). Podobne ilości były na pozostałych okrętach typu.

Zużycie paliwa lotniczego przez samoloty wynosiło w połowie lat trzydziestych około 30 galonów (136,2 dm^3) na godzinę, a wzrost mocy silników w okresie 1939/1940 zwiększył zużycie paliwa o około 27 procent.

Spowodowało to, że ilość znajdującego się na lotniskowcach typu *Illustrious* paliwa lotniczego okazała się niewystarczająca w czasie działań wojennych na Pacyfiku w ostatnim okresie wojny i dlatego musiały one operować w towarzystwie zbiornikowców zaopatrzeniowych, co w konsekwencji ograniczało możliwości operacyjne okrętów tego typu.

Fragment pokładu *Illustriousa* z holowanym *Swordfishem*. Niewielki ciągnik akumulatorowy pozyskano w Norfolk Navy Yard. Wzdłuż nadbudówki widoczny wąski wysięgnik, który można było odchylać nad pokład lotniczy.



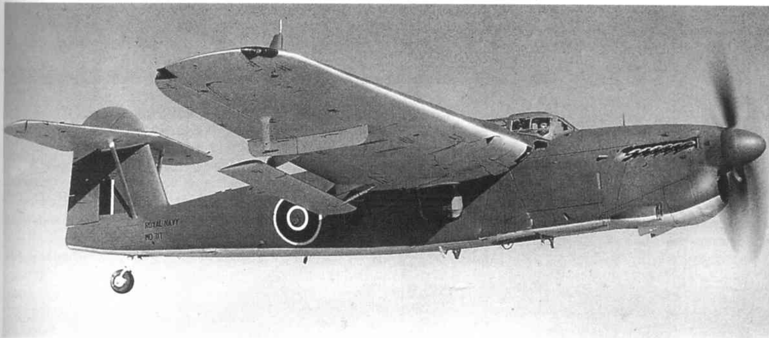
[36] Wg D. J. Lyona, op.cit., s. 231.

Zapasy uzbrojenia lotniczego

Projektanci lotniskowców typu *Illustrious* przewidzieli następujące zapasy uzbrojenia dla bazujących na pokładzie samolotów:

- 250 bomb o masie (wagomiarze) 500 funtów (226,75 kg);
- 216 bomb o masie 250 funtów (113,37 kg);
- 432 bomby o masie 100 funtów (45,35 kg);
- 576 bomb o masie 20 funtów (9,7 kg);
- 4000 bomb o masie 8,5 funta (3,85 kg);
- 54 torpedy lotnicze o kal. 450 mm (nominalnie 18 cali, tu warto podać, że w 1945 r. było etatowo 30 amerykańskich torped lotniczych kal. 569 mm, czyli 22,4 cala).

Oprócz tego w roku 1940 dodano 72 bomby głębinowe przeciwko okrętom podwodnym oraz 24 miny lotnicze. Przewidziano również znaczne zapasy amunicji do karabinów maszynowych kal. 12,7 i 7,7 mm.



Samolot Fairey *Barracuda*. Ten egzemplarz – w wersji Mk II – został wyprodukowany przez zakłady Blackburn.

Magazyny bomb i torped oraz amunicji pokładowej lotnictwa rozmieszczone były następująco:

- Magazyny bomb lotniczych znajdowały się na pokładzie dolnym w rejonie między wręgami 61 i 73, nad magazynami amunicji zespolonej (scalonej) do armat uniwersalnych kal. 114 mm. Składały się one z pięciu pomieszczeń, a przez środkowy przebiegał szyb windy bomb, umieszczony w płaszczyźnie symetrii okrętu. Na pokładzie górnym (przypominamy – był on tuż pod pokładem hangarowym) bomby transportowano poziomo do drugiej windy, którą podawane były do komory w nadbudówce na poziomie pokładu lotniczego, a następnie rozwożone wózkami ręcznymi i podwieszane pod samoloty.
- Magazyny torped znajdowały się na pokładzie górnym w rejonie wręgów 88-97. Obejmował on trzy pomieszczenia: jedno, największe, to magazyn torped z mechanizmem napędu i zapasem używanego czynnika napędowego, drugie – to magazyn głowic bojowych torped, wreszcie trzecie – to szyb windy torped wiodący na pokład lotniczy po lewej burcie, w rejonie wręgów 92-97.
- Amunicja do broni pokładowej samolotów znajdowała się w magazynach amunicji do „pom-pomów".

Załoga

Lotniskowce należały i wciąż należą do największych pod względem wymiarów okrętów wojennych. Przykładowo lotniskowce typu *Illustrious* miały wymiary 225,5 (*Victorious* – 227 m) × 29,2 × 8,8 m, podczas gdy najpotężniejsze wtedy brytyjskie okręty liniowe typu *King George V* – 227 × 31,46 × 10,4 m. Jednakże – mimo tak znacznych rozmiarów – dość trudno było wygospodarować pomieszczenia mieszkalne dla bardzo licznej załogi, której przykładowy stan na *Illustriousie* pokazuje poniższa tabela[37].

Zgodnie z wielowiekową tradycją Royal Navy, sięgającą floty żaglowej, pomieszczenia oficerskie, a w szczególności dowódcy znajdowały się na rufie okrętu. Tak zaplanowano również i na lotniskowcach typu *Illustrious*.

Ponieważ przewidziano, że lotniskowiec może być jednostką flagową zespołu okrętów, zaprojektowano pomieszczenia admiralskie. Znajdowały się one na pokładzie galerii dolnej ('lower gallery deck'), czyli jeden pokład wyżej nad poziomem pokładu hangarowego. Na pokładzie tym dowodzący zespołem admirał miał do swojej dyspozycji szereg pomieszczeń na samej rufie, takich jak kabina sypialna, łazienka, ubikacja, obszerny pokój dzienny – salon admiralski, kabina zapasowa (prawdopodobnie dla gościa) oraz jadalnia admiralska. Obok znajdowała się pentra, połączona ręczną windą ze znajdującymi się o pokład wyżej (pokład galerii górnej – 'upper gallery deck') dwoma pomieszczeniami oddzielnej kuchni admiralskiej. Oprócz tego na pokładzie dolnym znajdowało się obszerne – jak na warunki okrętowe – pomieszczenie, określone jako magazyn admiralski ('admiral's store').

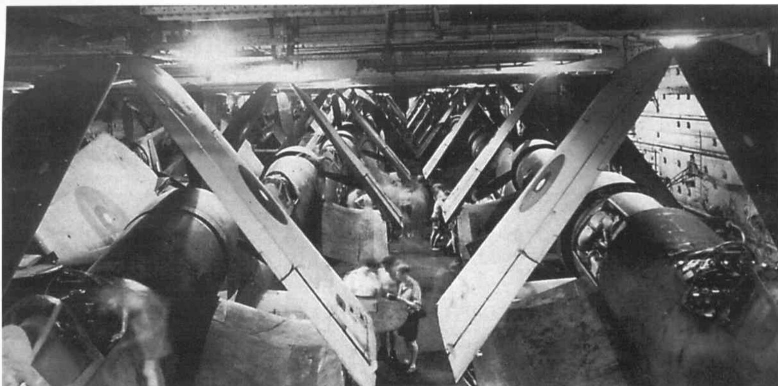
Dodatkowo w nadbudówce na poziomie pokładu lotniczego usytuowano morską kabinę admiralską z łazienką i ubikacją, a w dziobowej części nadbudówki mieścił się trzy pokłady wyżej oszklony mostek admiralski z dwoma skrzydłami po obu stronach.

Dowódca okrętu miał również wygodne i dość obszerne pomieszczenia mieszkalne, jak również kabinę morską w nadbudówce – o

Rok	Liczba samolotów	Łączny stan załogi	W tym personel FAA
1936 (plan)	36	1256	425
1936 (ustalenie)	36	1256	425
1937 (ustalenie)	36	1274	b.d.
1940	33	1229	b.d.
1941 (po przebudowie)	b.d.	1326	500
1943 (po kolejnej przebudowie)	46	1831	b.d.
1944 (w BPF)	57	1997	b.d.

[37] Wg D. J. Lyona, op.cit., s. 233.





Samoloty *Corsair* w hangarze *Illustriousa* ze złożonymi w górę skrzydłami.

piętro wyżej niż admirał, a sąsiadującą z morską kabiną szefa lotów, czyli dowódcy lotnictwa pokładowego okrętu.

Na lotniskowcu znajdowało się sto kilkadziesiąt kabin oficerskich, w tym jednoosobowe kabiny dla szefów działów lotniskowca, kapelana okrętowego oraz dowódców dywizjonów lotniczych. Te pomieszczenia usytuowane były na pokładach głównym i górnym.

Podoficerowie i starsi podoficerowie, łącznie w liczbie około 50, musieli zadowolić się pomieszczeniami ogólnymi w części dziobowej na pokładzie galerii górnej, natomiast szeregowi marynarze mieli do swojej dyspozycji szereg dość obszernych mes, w których na czas snu zawieszano hamaki. Pomieszczenia te znajdowały się głównie po obu burtach na pokładzie hangarowym, poza („przed") pancerzami bocznymi hangaru.

Na pokładzie galerii dolnej w części dziobowej, po lewej burcie, znajdowały się gabinety lekarskie, izba chorych i sala operacyjna, po prawej zaś pomieszczenia kuchenne.

Nie zapomniano również o potrzebach duchowych załogi ani o możliwości rozrywek. Na pokładzie górnym po lewej burcie (wr. 101--107) znajdowała się dość obszerna kaplica, a na pokładzie galerii górnej w części dziobowej (wr. 0-5) biblioteka i czytelnia, zaś jeszcze bardziej w stronę dziobu sala gimnastyczna. Filmy były wyświetlane w szybie rufowego podnośnika samolotów.

* * *

Po kompletnej przebudowie i modernizacji lotniskowca *Victorious*, dokonanej w latach 1950-1958, w tym ostatnim roku na okręcie okresowo znajdowało się aż 2200 członków załogi. Przekraczało to o 85 procent stan z okresu projektowania. Warto wspomnieć, że hamaki zostały zastąpione przez koje, nastąpiło też przejście z tradycyjnego w Royal Navy systemu mesowego na kafeteryjny, stosowany wcześniej przez US Navy.

HMS *Indomitable* – okręt tzw. drugiej grupy lotniskowców typu *Illustrious*

Pierwszy z lotniskowców typu *Illustrious* został przekazany do służby 25 maja 1940 roku, drugim z kolei był *Formidable*, ukończony i przekazany do służby 24 listopada 1940, wreszcie trzecim został *Victorious*, na którym – co prawda – stępkę położono w drugiej kolejności, jednakże już w trakcie budowy na pochylni wystąpiły pewne kłopoty natury technicznej. Opóźniło to proces produkcji i po zwodowaniu w połowie pierwszego miesiąca wojny, 14 września 1939 roku, pociągnęło za sobą dalsze opóźnienia, tak że okręt został przekazany do służby dopiero 15 maja 1941.

Czwarty lotniskowiec z opisywanej serii, HMS *Indomitable*, zwodowano dopiero 26 marca 1940 roku. Głównym powodem tak znacznego opóźnienia było niedostarczenie zamówionych w Czechosłowacji płyt pancernych ochrony hangaru.

W trakcie budowy *Indomitable'a* Admiralicja doszła do wniosku, że liczba samolotów bazujących na pierwszych trzech lotniskowcach typu *Illustrious* (33-36) jest niewystarczająca w stosunku do przewidywanych zadań operacyjnych. W związku z tym zwrócono się do Departamentu Konstrukcji Okrętów z poleceniem takiego przekonstruowania lotniskowca *Indomitable*, aby można było pomieścić w jego wnętrzu łącznie 48 używanych wówczas przez brytyjskie lotnictwo morskie samolotów pokładowych.

Sposób na osiągnięcie wyznaczonego celu był tylko jeden. Należało zmieścić w kadłubie dodatkowy hangar na 15 samolotów. Nie było to zadanie proste, bowiem montaż kadłuba *Indomitable'a* został już zaczęty.

Dodanie drugiego hangaru możliwe było przez umieszczenie go w systemie piętrowym, powyżej hangaru istniejącego w pierwotnych planach, który został skrócony o połowę. Wszystko to wiązało się z kolei z koniecznością przeprojektowania, przekonstruowania i przeniesienia całego szeregu pomieszczeń, które w poprzedniej wersji znajdowały się w miejscu, gdzie miał znajdować się dodatkowy hangar. Należało zlikwidować znaczną część rufowych kabin oficerskich na pokładach górnym ('upper deck') i głównym ('main deck') oraz np. kaplicę i przenieść je do innych rejonów okrętu.

Aby zmieścić w zbudowanym kadłubie likwidowane pomieszczenia zaprojektowano dodanie dodatkowego pokładu ('extra gallery deck').

Ostatecznie *Indomitable* otrzymał dwa hangary. Górny miał wymiary 139,6 × 18,9 m, natomiast dolny 51,2 × 18,9 m. W górnym hangarze zastosowano mniejszą wysokość 4,3 m, natomiast w dolnym zachowano 4,9 m wysokości[38].

[38] Ibid. s. 56, N. Friedman, op.cit., s. 139.



Znana fotografia *Indomitable'a* z zaparkowanymi na pokładzie dwupłatowymi *Albacorami*. Przed pomostem, na zaburtowym wysięgniku stoi *Seafire*. W czasie projektowania pierwszych okrętów typu *Illustrious* nie planowano, aby samoloty parkowały na ich pokładach lotniczych.



Hangar górny był obsługiwany przez dwa podnośniki samolotów – dziobowy, który poszerzono w stosunku do *Illustriousa* do 10 m (poprzednio 13,7 × 6,7 m) oraz rufowy, którego wymiary pozostały niezmienione. Samoloty bazujące w hangarze dolnym były transportowane jedynie podnośnikiem rufowym.

Tak znaczne przeprojektowanie lotniskowca zmusiło konstruktorów do zmniejszenia mas, aby utrzymać wymagane zanurzenie i odpowiednią stateczność okrętu. Trzeba przy tym wziąć pod uwagę fakt, że oprócz zwiększenia liczby samolotów należało również powiększyć zapasy paliwa lotniczego oraz bomb, torped i amunicji do działek pokładowych samolotów, nie mówiąc już o dalszym wzroście załogi – ludziach obsługi lotniczej i personelu latającego czy wreszcie personelu kuchni.

I tak ilość paliwa lotniczego została zwiększona o 113 020 dm³ i wynosiła 342 770 dm³. Takie zwiększenie objętości benzyny zmusiło do zmniejszenia zapasu paliwa kotłowego (olejowego) o 300 ts, do 4500 ts.

Zapas bomb i torped na lotniskowcu *Indomitable* wynosił jak niżej:

✧ bomby 500-funtowe (226,75 kg, przeciwpancerne) – 120;
✧ bomby 250-funtowe (113,375 kg) – 650;
✧ bomby 250-funtowe (przeciwpancerne) – 240;
✧ bomby 100-funtowe (45,35 kg) – 500;
✧ bomby 20-funtowe (9,07 kg) – 600;
✧ bomby 11,5-funtowe (5,22 kg) – 3000;
✧ torpedy lotnicze – 63.

Bardzo istotną – niestety konieczną z podanych wyżej powodów – zmianą było znaczne zmniejszenie grubości opancerzenia bocznego hangaru. I tak boczne ściany pancerne hangaru górnego (na okrętach pierwszej trójki ściany boczne hangaru miały grubość 114 mm), pokryto płytami o grubości zaledwie 38 mm. Zmiana ta prawie w całości zrekompensowała wymieniony wyżej przyrost masy *Indomitable'a* i można było jeszcze dodatkowo przedłużyć o 4,3 m opancerzenie pokładu lotniczego, którego grubość pozostała bez zmiany i wynosiła 76 mm.

Długość całkowita *Indomitable'a* wynosiła 227 m i była większa od *Illustriousa* o 1,5 m, a wyporność pełna – 29 700 ts, czyli wzrosła o 600 ts (2 procent) w stosunku do pierwszego lotniskowca serii.

Trójwałowa instalacja napędowa *Indomitable'a* pozostała taka sama jak na *Illustriousie* i przy mocy całkowitej wynoszącej 111 000 KM osiągnięto – przy wyporności pełnej – prędkość 30 węzłów.

Po ukończeniu budowy okazało się, że oba hangary lotniskowca zdolne były pomieścić łącznie 45 samolotów, czyli o trzy mniej niż planowano. Ale *Indomitable* mógł dodatkowo zaparkować na stałe na pokładzie lotniczym 20 samolotów (co pierwotnie nie było brytyjskim standardem). Pod koniec wojny, gdy wprowadzono nowe typy samolotów pokładowych (np. amerykańskie *Corsairy* ze składanymi w górę skrzydłami), na *Indomitable'u* można było pomieścić łącznie aż 73 sa-

Seafire Mk II startuje z pokładu *Indomitable'a*. Na froncie pomostu „latarnia" radaru typu 271.

Indomitable bliżej końca wojny z tuzinem *Avengerów* na pokładzie.

moloty (przykładowo 22 samoloty F4U *Corsair* w wyższym hangarze dolnym i 33 samoloty Grumman F6F *Hellcat* oraz 18 typu TBF/TBM *Avenger* w niższym hangarze górnym).

Uzbrojenie lotniskowca *Indomitable* było pierwotnie identyczne jak dla trzech pierwszych okrętów omawianego typu.

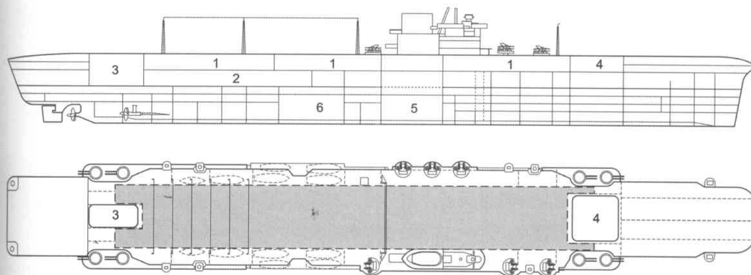
Przekonstruowanie lotniskowca *Indomitable* spowodowało, głównie dzięki dodaniu jednego pokładu, powiększenie możliwości zaokrętowania załogi. I tak w roku 1938 przewidywano, że na lotniskowcu stan załogi wyniesie 136 oficerów i 1256 marynarzy oraz podoficerów, w tym 94 oficerów i 433 marynarzy oraz podoficerów obsługi lotniczej, natomiast w październiku 1941 roku (po wcieleniu okrętu do służby 10 tm.) załoga liczyła 142 + 1450 osób. W następnych latach liczba załogi zwiększała się aż do 215 + 1731, czyli łącznie 1946 ludzi w czasie zakończenia wojny[39].

Lotniskowce tzw. trzeciej grupy typu *Illustrious*

W trakcie budowy lotniskowca *Indomitable* Admiralicja zdecydowała się na kolejną modyfikację wymagań technicznych w odniesieniu do dwóch ostatnich okrętów opisywanej serii. Wymagania te dotyczyły piątego i szóstego lotniskowca o nazwach odpowiednio – HMS *Implacable* oraz HMS *Indefatigable*.

[39] K. Zalewski, op.cit., s. 139.

Lotniskowiec *Indomitable*, jedyny przedstawiciel drugiej grupy typu *Illustrious*: 1 – hangar górny, 2 – hangar dolny, 3 – przedział rufowego podnośnika samolotów, 4 – przedział dziobowego podnośnika samolotów, 5 – kotłownie, 6 – siłownie.





Indomitable w 1953 r. w La Valetta na Malcie. Dalocelownik HACS przeniesiony z dachu pomostu przed nadbudówkę, widoczne też charakterystyczne tylko dla tego okrętu otwory w kadłubie pod pomostem.

Co prawda stępki pod wymienione wyżej okręty zostały położone w stoczniach Fairfielda (*Implacable*) w Govan nad ujściem rzeki Clyde[40] 21 lutego 1939 roku oraz Johna Browna (*Indefatigable*) w pobliskim Clydebank 3 listopada 1939, jednakże prace montażowe postępowały bardzo wolno, głównie z powodu ograniczeń materiałowych, jak też z gwałtownej potrzeby budowy dużej liczby jednostek służących do zwalczania okrętów podwodnych, takich jak korwety, fregaty i niszczyciele eskortowe. Należy pamiętać, że w tamtym okresie, w latach 1940-1942, trwała bardzo ciężka i długotrwała Bitwa o Atlantyk, od wyniku której mogło zależeć „być albo nie być" Wielkiej Brytanii.

Wymagania, jakie miały być spełnione na budowanych lotniskowcach *Implacable* i *Indefatigable* przedstawiały się następująco:

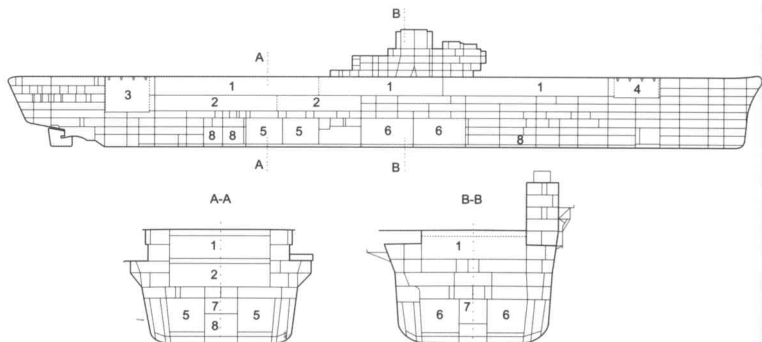
- pokład lotniczy miał być wytrzymały na uderzenie bombą przeciwpancerną o masie 500 funtów (ok. 227 kg), zrzuconej przez bombowiec nurkujący z wysokości 3000 stóp (914 m);
- liczba hangarowanych samolotów powinna zostać zwiększona do 54 maszyn ze składanymi skrzydłami, co wiązało się w oczywisty sposób z koniecznością zwiększenia na lotniskowcu personelu lotniczego;
- żądany wzrost liczby samolotów pociągnął za sobą wymóg znacznego zwiększenia na okręcie zapasów paliwa lotniczego (benzyny);
- zwiększenie pojemności magazynów bomb, torped i amunicji do działek zainstalowanych w samolotach;
- zwiększenie wymiarów dziobowego podnośnika samolotów do 45 × 33 stopy (13,72 × 10,05 m, tak jak na poprzedzającym je lotniskowcu *Indomitable*);
- zwiększenie szerokości pokładu lotniczego o 3,05 m (10 stóp);
- zwiększenie wysokości hangarów o 152 mm (6 cali)[41].

Dodatkowym wymaganiem postawionym przed projektantami pod koniec 1941 roku przez Admiralicję było zwiększenie maksymalnej prędkości lotniskowców aż do 35 (!) węzłów. Uważano też, że konieczna jest instalacja pewnej liczby zespołów prądotwórczych z napędem silnikami wysokoprężnymi (dieslami), jako zapewniającymi dostarczanie energii elektrycznej w przypadku awarii kotłowni i niedoboru bądź braku pary (była to nauka wyciągnięta z niepotrzebnej utraty pod Gibraltarem lotniskowca *Ark Royal*).

Aby spełnić stawiane wymagania, przy jednoczesnym zachowaniu wyporności standardowej w granicach 23 000 ts (choć z chwilą

[40] Dziś jest to stocznia Kvaernera, a miasto Govan zostało wchłonięte przez rozrastające się Glasgow.

[41] N. Friedman, op.cit., s. 144.



Lotniskowiec *Implacable*; 1 – hangar górny, 2 – hangar dolny, 3 – rufowy podnośnik samolotów, 4 – dziobowy podnośnik samolotów, 5 – siłownie turbinowe (cztery, parami równoległe), 6 – kotłownie (cztery, parami równoległe), 7 – pomieszczenia mechanizmów pomocniczych, 8 – zbiorniki paliwa lotniczego.

wybuchu wojny ograniczenia traktatowe wygasły) ze względu na inne rozplanowanie kotłowni i siłowni, zwiększona została o 8,1 m długość całkowita kadłuba lotniskowców trzeciej serii w stosunku do długości *Illustriousa*. Wyniosła ona 233,6 m przy zachowaniu poprzedniej szerokości kadłuba i tylko nieznacznie zwiększyło się zanurzenie, do 8,9 m.

Pokład lotniczy został wydłużony do 231,6 m i poszerzony do 31,08 m, natomiast hangary miały następujące wymiary:

- hangar górny – 139,0 × 18,9 × 4,27 m;
- hangar dolny – 63,4 × 19,9 × 4,27 m.

Oba okręty miały następujące opancerzenie:

HMS *Implacable*:
- pokład lotniczy – 76 mm;
- dolny pokład hangarowy (poza obrysem hangaru) – 51 mm;
- pas burtowy śródokręcia – 114 mm;
- ściany boczne hangarów – 51-76 mm;
- ściany boczne magazynów amunicyjnych – 114 mm;
- pokład nad magazynami amunicji – 76 mm.

HMS *Indefatigable*:
- pokład lotniczy – 76 mm;
- dolny pokład hangarowy (poza obrysem hangaru) – 63,5 mm;
- pas burtowy śródokręcia – 114 mm;
- ściany boczne hangarów – 50 mm;
- ściany boczne magazynów amunicyjnych – 114 mm;
- pokład nad magazynami amunicyjnymi – 76 mm[42].

Masa całości opancerzenia wynosiła w przypadku tego pierwszego okrętu 3645 ts, podczas gdy na *Illustriousie* wartość ta wynosiła 4941 ts.

Bardzo istotną zmianą na obu lotniskowcach trzeciej grupy w stosunku do czterech poprzednich okrętów serii było dodanie czwartego zespołu turbinowego. Był to, tak jak i pozostałe, zespół turbinowy Parsonsa o mocy 37 000 KM przy 230 obrotach śruby na minutę, z jednostopniową zębatą przekładnią redukcyjną.

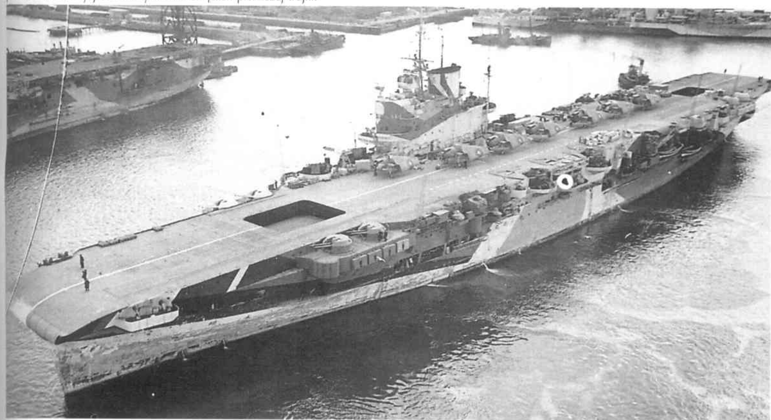
Zwiększono tym samym łączną moc instalacji napędowej do 148 000 KM (4 × 37 000 KM), spodziewając się, że uzyska się w ten sposób wymaganą prędkość. Wraz z instalacją czwartego zespołu turbinowego musiano dodać dwa kotły parowe o takich samych parametrach roboczych i charakterystyce jak na czterech poprzednich okrętach.



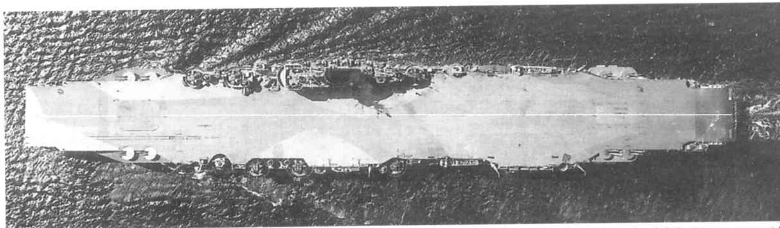
Śmigłowiec Westland *Dragonfly* (oparty na Sikorsky S-51) nad *Illustriousem*, noszącym w 1953 r. litery „Y" namalowane na krańcach pokładu lotniczego.

[42] D. Hobbs, op.cit., s. 116 i 119.

Indomitable w Rosyth w 1944 r. przed wyjściem na Daleki Wschód. W tle krążownik lekki *Emerald* i jeden z pancerników typu 'R'. Widać, że dziobowy podnośnik lotniczy jest szerszy niż na okrętach pierwszej trójki.







Implacable w widoku z góry. Widać nieregularny kształt pokładu lotniczego spowodowany istnieniem wież armat uniwersalnych kal. 114 mm, stanowisk „pom-pomów" (trzy z nich są po lewej burcie, trzy w rejonie nadbudówki wyspowej), dalocelowników itd. Dziobowy podnośnik lotniczy jest szerszy.

Osiem kotłów parowych umieszczono w czterech oddzielnych kotłowniach. Podobnie usytuowano cztery zespoły turbinowe. Cztery wykonane z brązu manganowego śruby trójskrzydłowe o średnicy 4,57 m (15 stóp) i skoku 5,33 m umieszczono po dwie, symetrycznie po obu stronach steru zawieszonego w płaszczyźnie symetrii okrętu.

Zrezygnowano również z jednego turbinowego zespołu prądotwórczego, zastępując go dwoma zespołami napędzanymi przez silniki wysokoprężne (diesle).

Podczas prób zdawczo-odbiorczych okazało się, że zainstalowana na lotniskowcach moc pozwala na osiągnięcie jedynie prędkości 32,3 węzła, co było niżej od zakładanej aż o 2,7 węzła!

Zapas paliwa kotłowego wynosił dla *Implacable'a* 4690 ts, co przy prędkości ekonomicznej równej 14 węzłów dawało mu zasięg pływania 11 300 mil morskich i 6720 mil przy 20 węzłach. *Indefatigable* mógł zabrać dodatkowe 120 ts paliwa, a jego zasięg był nieznacznie większy.

Przy zwiększonej liczbie samolotów do 54, czyli o przeszło 60 procent w stosunku do prototypowego *Illustriousa* (przy wcieleniu do służby) zapasy paliwa lotniczego wzrosły o przeszło 86 procent, jednakże przy dalszym zwiększaniu liczby bazowanych samolotów do 81 w roku 1945 taka ilość paliwa okazała się niewystarczająca.

W czasie projektowania lotniskowców trzeciej grupy typu *Illustrious* przewidziano obsadę okrętów złożoną z 1390 oficerów, podoficerów i marynarzy, w tym 550 osób liczył personel lotniczy (piloci, nawigatorzy, mechanicy oraz obsługa pokładowa). Po wcieleniu do służby, wskutek wprowadzenia nowych urządzeń, takich jak na przykład nowocześniejsze typy radarów i systemy kierowania ogniem, jak też wskutek zwiększenia liczby hangarowanych na lotniskowcach samolotów, stan załogi zwiększał się aż do 180 oficerów i 1745 marynarzy oraz podoficerów[43].

Artyleryjskie uzbrojenie przeciwlotnicze było generalnie podobne jak na lotniskowcach pierwszej grupy, jednak w czasie trwania działań następowały uzupełnienia.

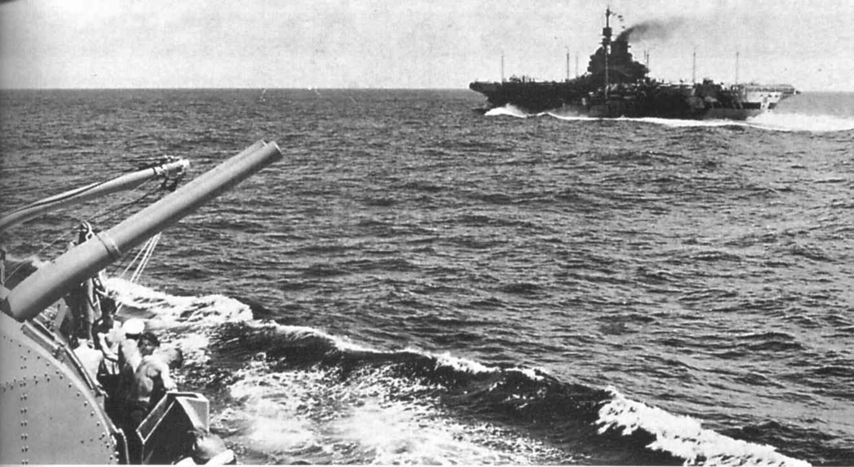
Koszt lotniskowców trzeciej grupy wynosił aż 5 400 000 funtów szterlingów za każdy z obu okrętów. Liczono go jednak z uzbrojeniem artyleryjskim, samolotami itd.

---

[43] D. K. Brown, The design..., s. 61.

Wrzesień 1950 r. – *Indefatigable* ze zdjętymi „pom-pomami".





Lato 1942 r. – *Illustrious* podczas ćwiczeń na Oceanie Indyjskim. Widok z pancernika typu 'R' lub *Warspite'a*.

PRZEBIEG SŁUŻBY

Lotniskowce typu *Illustrious*, zwane potocznie lotniskowcami „pancernymi", miały podczas II wojny światowej bardzo długą i szczęśliwą karierę bojową. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że wszystkie przetrwały rok 1945, żaden nie zatonął mimo doznawanych nieraz bardzo poważnych uszkodzeń, a cała szóstka po wycofaniu ze służby w Royal Navy zakończyła swoje istnienie w stoczniach złomowych, w latach od 1953 aż do lipca 1969 roku (*Victorious*, który służył brytyjskiej marynarce wojennej przeszło 28 lat!).

Z wyjątkiem późno zbudowanych okrętów trzeciej grupy (*Indefatigable* i *Implacable*), których udział w operacjach wojennych trwał nieco powyżej roku, lotniskowce typu *Illustrious* uczestniczyły w wielu ważnych i znaczących operacjach II wojny światowej, zarówno czysto morskich jak i desantowych, na wszystkich oceanach świata, od Atlantyku, poprzez Ocean Indyjski, aż po Pacyfik.

Przedstawienia przebiegu służby opisywanych tu lotniskowców „pancernych" można dokonać na jeden z dwóch sposobów: chronologicznie, wspólnie dzieje wszystkich sześciu okrętów lub chronologicznie, jednakże oddzielnie dla każdego okrętu.

W niniejszej publikacji przyjęto ten drugi sposób. W przypadkach, kiedy w jakiejś operacji brał udział więcej niż jeden lotniskowiec typu *Illustrious*, dla jasności opisu prowadzonych równocześnie i równolegle akcji podano przebieg działań (dotyczy to przykładowo operacji „Ironclad" – desantu na Madagaskar, operacji „Iceberg" – osłony desantu na Okinawę, itp.). Za podstawę ustalenia kolejności przyjęto daty wcielenia do służby w Royal Navy.

HMS *Illustrious*

Stępkę pod lotniskowiec *Illustrious* położono 27 kwietnia 1937 roku na pochylni stoczni koncernu Vickers-Armstrong w Barrow-in-Furness, miejscowości w Anglii położonej nad Morzem Irlandzkim, na wysokości wyspy Man. Historycznie była to macierzysta stocznia Vickersa.

Kontrakt podpisany przez Admiralicję z ww. koncernem, powstałym w roku 1928 z połączenia konkurujących dotąd ze sobą koncernów Vickers i Armstronga (ten ostatni miał spore kłopoty ekonomiczne w latach 20.), dotyczył budowy dwóch identycznych lotniskowców. Termin ukończenia budowy do momentu przekazania do służby wynosił 36 miesięcy, czyli do kwietnia 1940 roku. Całkowity koszt budowy ustalono na 2 395 000 funtów szterlingów za jeden okręt, co na owe czasy było bardzo poważną kwotą. Kadłub miał kosztować 1 690 000 funtów, a wszystkie mechanizmy (w tym produkowane również w Barrow kotły parowe i turbiny, te ostatnie na licencji zakładów Parsons Marine Steam Company z Wallsend-on-Tyne) 705 000 funtów.

Budowa na pochylni w Barrow-in-Furness trwała niecałe dwa lata i 5 kwietnia 1939 nastąpiło uroczyste wodowanie lotniskowca *Illustrious*, pierwszego z serii. Matką chrzestną została Lady Henderson, żona byłego już wtedy Trzeciego Lorda Admiralicji, który był jednocześnie Głównym Inspektorem Marynarki Wojennej, adm. R. G. H. Hendersona, inicjatora budowy lotniskowców „pancernych"[44].

Wypowiedzenie wojny Niemcom 3 września 1939 roku nie spowodowało większych zakłóceń w pracach wyposażeniowych lotniskowca noszącego numer stoczniowy 732, który – dla utrzymania tajemnicy wojskowej – otrzymał oznaczenie kodowe J.3986 – oficjalny numer budowy Admiralicji ('Admiralty Job Number'). Zgodnie z zawartym kontraktem, 20 kwietnia 1940 roku, a więc formalnie o siedem dni wcześniej niż ustalono przed rozpoczęciem budowy, *Illustrious* wyszedł po raz pierwszy w morze – na próby zdawczo-odbiorcze.

Podczas opuszczania stoczni zdarzył się przykry wypadek, a mianowicie przez lotniskowiec został staranowany holownik *Poolgarth* (armator Rea Towing Co. z Liverpoolu), który wskutek tego zatonął. Należy sądzić, że wśród marynarzy (a ci jak wiadomo hołdują wielu przesądom)

[44] Chory z przepracowania Henderson zrezygnował ze stanowiska w marcu 1939 r. i zmarł 2 maja. Wcześniej – w styczniu tr. – dostał stopień „pełnego" admirała.



incydent ten wzbudził złe przewidywania, które – na szczęście – nie sprawdziły się w przyszłości.

W dniu 25 maja 1940 roku *Illustrious* został oficjalnie przekazany do służby w Royal Navy. Pierwszym dowódcą (od stycznia 1940 r., czyli już w fazie prac wykończeniowych) został kmdr Denis William Boyd. Załoga okrętu liczyła w tym czasie łącznie 1229 osób.

Po wcieleniu przyjęto na lotniskowiec dwa dywizjony samolotów. Były to – dywizjon 806, na który składało się 15 samolotów myśliwskich Fairey *Fulmar* oraz dywizjony 815 i 819 – łącznie 18 samolotów torpedowo-bombowych Fairey *Swordfish*. W dniu 30 maja *Illustrious* popłynął do jednej ze stoczni ujścia rzeki Clyde w celu zamontowania instalacji ochronnej przeciwko minom magnetycznym, tzw. degaussingu.

Początkowo planowano wykorzystanie lotniskowca na Atlantyku w rejonie Dakaru i przeprowadzenie na tamtym akwenie, na razie wolnym od groźby U-bootów, koniecznych ćwiczeń koordynacyjnych. Jednakże kapitulacja Francji (z formalnego punktu widzenia – zawieszenie broni) oraz postawa rządu Vichy (marsz. Philippe Petain, Pierre Laval i adm. François Darlan) spowodowała, że *Illustrious* udał się w tym celu w rejon Bermudów. W czasie przejścia przez Atlantyk okręt dostał się w obszar bardzo silnego sztormu, co spowodowało uszkodzenia na pokładzie lotniskowca. Prawdopodobnie wydarzenie to spowodowało powstanie wśród części załogi przekonania o ciążącym nad okrętem pechu.



Fulmary przygotowywane do startu z mokrego pokładu *Illustriousa*. Widoczne pochylone do poziomu maszty do rozpinania anten radiowych oraz jeden z luków bombowych.

28 czerwca *Illustrious* powrócił z Bermudów i wszedł na 10 dni do stoczni John Brown w Clydebank, gdzie usunięto szkody sztormowe oraz zmieniono prowadzenie kabli demagnetyzacyjnych z zewnętrznych na zamontowane wewnątrz kadłuba.

W sierpniu skierowano go na Morze Śródziemne jako okręt flagowy kontradm. Arthura Lumleya Lystera, dowodzącego zespołem lotniskowców Floty Śródziemnomorskiej (*Illustrious* i *Eagle*, aż do Cieśniny Sycylijskiej były eskortowane przez Zespół „H"). W tym czasie – wskutek przystąpienia Włoch do wojny oraz upadku Francji w kilkanaście dni później (10 i 22 czerwca) – brytyjska Mediterranean Fleet znalazła się w trudnym położeniu i jej głównym zadaniem było zapewnienie ochrony konwojów zaopatrujących Maltę.

W dniu 2 września 1940 roku nastąpiła pierwsza walka samolotów *Illustriousa* z lotnictwem włoskim. Ze spotkania zwycięsko wyszły brytyjskie myśliwce *Fulmar*, zestrzeliwując trzy samoloty włoskie bez strat własnych. Równocześnie *Swordfishe* dywizjonu 819 skutecznie zbombardowały cele naziemne na wyspie Rodos, głównej wyspie archipelagu Dodekanezu (we władaniu Włochów od 1912 r., dziś tożsamy z greckimi Sporadami Płd., którego stanowił większą część). W dwa tygodnie później dziewięć samolotów dywizjonu 815 zatopiło w libijskim porcie Benghazi włoski niszczyciel *Borea* (1090 ts, 4 × 120 mm) oraz dwa statki handlowe – *Gloria Stella* (5490 BRT) i *Maria Eugenia* (4702 BRT), natomiast samoloty dywizjonu 819 postawiły w tym rejonie zagrodę minową, na której zatonął niszczyciel *Aquilone* (dane jak *Borea*) i dwa małe statki handlowe *Intrepido* i *Verace* (łącznie 1700 BRT), a trzeci – nowoczesny motorowiec – został uszkodzony.

Atak na Tarent

Sytuacja sił brytyjskich w rejonie Morza Śródziemnego jesienią 1940 roku przedstawiała się zdecydowanie źle. Główną groźbę stanowiły włoskie okręty liniowe stacjonujące w silnie bronionej i niezbyt odległej od Malty morskiej bazie w Tarencie, u nasady obcasa „włoskiego buta".

Wypad silnego zespołu z Tarentu mógł całkowicie zniszczyć każdy brytyjski konwój z zaopatrzeniem dla bardzo ważnej strategicznie wyspy, jaką była Malta, leżąca mniej więcej w połowie szlaku morskiego łączącego Gibraltar z Aleksandrią i Kanałem Sueskim.

W tej sytuacji Mediterranean Fleet rozpoczęła przygotowania do mocno ryzykownego, ale bardzo śmiałego ataku lotniczego na bazę w Tarencie, który – w razie powodzenia – mógł przynieść radykalną zmianę sytuacji strategicznej w rejonie Morza Śródziemnego.

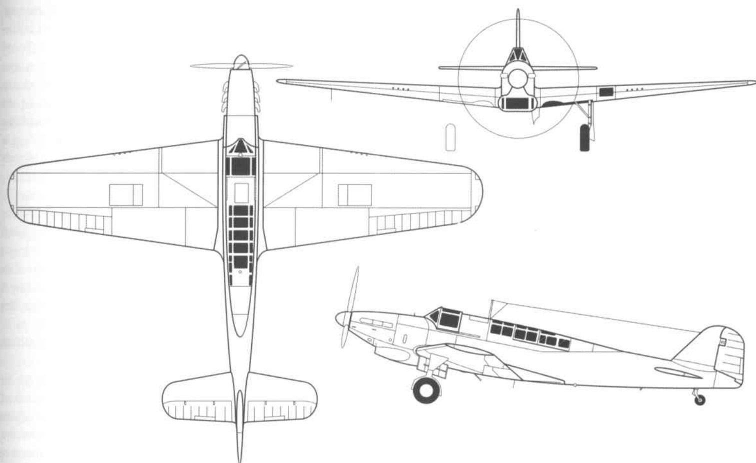
Plan ataku lotnictwa pokładowego na silnie bronioną bazę marynarki wojennej powstał... na pięć lat przed listopadową nocą 1940 roku. Wstępna koncepcja została opracowana już w roku 1935, kiedy Mussolini „wystartował" z planami stworzenia kolonialnego faszystowskiego mocarstwa, kiedy zakończyły się włoskie działania wojenne przeciwko niezależnym plemionom w Libii, kiedy w październiku 1935 roku wojska włoskie zaatakowały Abisynię i powstała możliwość zbrojnego zatargu w rejonie Morza Śródziemnego.

Pierwotny, szkicowy plan przewidywał atak lotniczy na którąś z włoskich baz marynarki i zniszczenie głównych sił morskich podczas postoju w porcie. Do koncepcji tej powrócono w roku 1938, a szczegóły opracowania powierzono kmdrowi Lysterowi, podówczas dowódcy lotniskowca *Glorious* stacjonującego na Malcie. Polecono mu wtedy przygotowanie planu ataku na konkretną włoską bazę morską – Tarent.

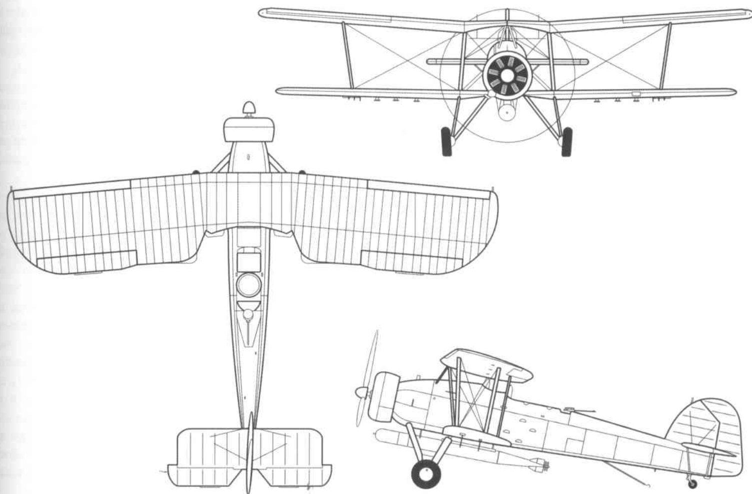
Głównodowodzący brytyjskiej floty, admirał Dudley Pound, wydał rozkaz przygotowania planu ataku lotniczego na konkretną bazę włoską. Jako cel ewentualnego ataku wyznaczono Tarent.

Nie bez przyczyny port ten stanowił główną bazę szybko rozbudowującej się i nowoczesnej włoskiej floty wojennej, mającej zapewnić zdecydowaną dominację na wodach Morza Śródziemnego, zwanego dumnie „Mare Nostrum". Obszerna zatoka Mar Grande osłonięta dodatkowo wyspami San Pietro i San Paolo znakomicie nadawała się do tego celu. Ponadto wybudowane falochrony, łączące z jednej strony przylądek Rondinella z dwiema ww. wyspami, a z drugiej strony wychodzący w morze z krańca przylądka San Vito zamykały – z wyjątkiem niewielkiego wejścia – całe Mar Grande.

Samoloty bazujące na lotniskowcu *Illustrious* (okres czerwiec 1940 – styczeń 1941 r.).



Fairey *Fulmar* – moc silnika 1040 KM, prędkość 450 km/h, uzbrojenie 8 kaemów kal. 7,7 mm.



Fairey *Swordfish* – moc silnika 965 KM, prędkość 230 km/h, uzbrojenie 1 kaem kal. 7,7 mm i torpeda lotnicza kal. 450 mm.



Z zatoki tej prowadziło wąskie przejście zw. kanałem żeglownym do wewnętrznej zatoki Mar Piccolo, również będącej naturalnym schronieniem, tym razem dla jednostek mniejszego tonażu – krążowników i niszczycieli, choć mogły tam wchodzić i pancerniki.

Dodatkowe falochrony wewnętrzne, zagrody sieci przeciwtorpedowych, baterie przeszło stu armat przeciwlotniczych i wreszcie kilkadziesiąt balonów zaporowych zakotwiczonych na stalowych linach na wysokości 200 metrów stanowiły bardzo silną i – zdawałoby się – nie do pokonania obronę bazujących okrętów.

Komandor Lyster, któremu polecono przygotowanie planu ataku, miał mieszane uczucia. Baza morska w Tarencie była mu bowiem doskonale znana z lat I wojny światowej, kiedy służył jako młody porucznik na okręcie liniowym *Queen Elizabeth* i kiedy wraz z całą eskadrą bazował przez dłuższy czas właśnie w Tarencie u boku ówczas sprzymierzonych z flotą brytyjską okrętów włoskich.

Rozkaz jednak był wyraźny i plan ataku lotniczego na Tarent został szczegółowo opracowany w pierwszych dniach września 1938 roku. Zaraz też załogi samolotów torpedowo-bombowych, stacjonujących na *Gloriousie* przystąpiły do intensywnych ćwiczeń. Ich program przewidywał starty i lądowania podczas ciemności nocnych oraz pokonywanie pozorowanych stref balonów zaporowych wokół portu La Valetta na Malcie.

Rozpoczęte 3 września 1939 roku brytyjsko-francuskie działania wojenne przeciwko Niemcom początkowo nie miały większego wpływu na sytuację strategiczną w rejonie Morza Śródziemnego. Akwen ten leżał narazie na uboczu działań wojennych, których głównym teatrem stał się stopniowo cały Atlantyk, od wybrzeży Ameryki Południowej (La Plata) aż po północny krąg polarny (Narvik).

Mimo jednak pozornego spokoju, rejon Morza Śródziemnego był zbyt ważny, a neutralne na razie stanowisko Włoch zbyt niepewne, aby nie liczyć się z drastyczną zmianą sytuacji. Wprawdzie z zespołu śródziemnomorskiego odwołano lotniskowiec *Glorious*[45] wraz z przygotowanymi do ataku na Tarent eskadrami *Swordfishów*, ale na jego miejsce ściągnięto z Dalekiego Wschodu – konkretnie z Singapuru – lotniskowiec *Eagle*, którego dywizjony 813 i 824 złożone także ze *Swordfishów* przejęły zadania wyznaczone uprzednio dywizjonom 812 i 813 *Gloriousa*.

Sytuacja drastycznie zmieniła się 10 czerwca 1940 roku po przystąpieniu Włoch do wojny po stronie Niemiec. Brytyjskie i francuskie okręty stacjonujące w rejonie Morza Śródziemnego stanęły wobec przeciwnika posiadającego silną i nowoczesną flotę, opartą o dość liczne i dobrze wyposażone bazy.

Jeszcze bardziej na niekorzyść brytyjskiej Floty Śródziemnomorskiej zmieniła się sytuacja po kapitulacji Francji (dokładniej – zawieszeniu broni), której okręty wycofały się z placu boju, osłabiając siły Aliantów.

Admirał Andrew Cunningham, dowódca Mediterranean Fleet powrócił do przygotowanego nie tak dawno planu lotniczego ataku na Tarent. Zdawał sobie jednakże sprawę, że obecny stan posiadania osamotnionej Floty Śródziemnomorskiej nie pozwala na przeprowadzenie skutecznej akcji na morzu ani wykonania planu ataku na Tarent. Dysproporcje sił przemawiały bowiem zdecydowanie na korzyść strony włoskiej.

Szczególnie słabo przedstawiał się lotniskowiec *Eagle*. Był to stary okręt, budowany w latach 1913-1918 (na samym początku jako pancernik chilijski), a potem do roku 1924 dokańczany i udoskonalany, a w swoim hangarze mieścił zaledwie 21-22 samolotów.

Dopiero w początkach września 1940 roku, po prawie trzech miesiącach działań wojennych na Morzu Śródziemnym, adm. Cunningham otrzymał znaczące wzmocnienie swojej floty. Do jego zespołu doszedł zmodernizowany pancernik *Valiant*, dwa krążowniki lekkie *Calcutta* i *Coventry* przebudowane na okręty obrony przeciwlotniczej oraz – co było najbardziej istotne dla możliwości przeprowadzenia skutecznego nalotu na bazę w Tarencie – szybki i nowoczesny lotniskowiec *Illustrious*.



Komandor D. W. Boyd, wojenny dowódca *Illustriousa*, poprowadził okręt pod Tarent.

Mając teraz w swojej flocie cztery dywizjony samolotów torpedowo-bombowych *Swordfish* (wspomniane 815 i 819 na *Illustriousie* oraz 813 i 824 na *Eagle'u*) oraz jeden dywizjon myśliwskich *Fulmarów* (806 na *Illustriousie*), adm. Cunningham mógł myśleć o przeprowadzeniu śmiałego ataku na bazę w Tarencie, tym bardziej, że na dowódcę zespołu uzupełniającego Flotę Śródziemnomorską Admiralicja wyznaczyła twórcę planu nalotu na Tarent – A. L. Lystera, awansowanego w międzyczasie do stopnia kontradmirała.

Podniósł on swoją flagę na lotniskowcu *Illustrious*, którego dowódcą został kolega szkolny kontradmirała, kmdr Denis William Boyd.

W dniu 7 września 1940 roku na pokładzie stojącego w Aleksandrii flagowego okrętu liniowego *Warspite* została przeprowadzona narada, której głównym tematem był atak na Tarent. Wszyscy obecni na niej zdawali sobie doskonale sprawę z ogromnego ryzyka na jakie wystawieni byli wszyscy piloci atakujących maszyn, z których tylko niewielu miało – zdaniem uczestniczących w dyskusji – szansę na powrót na macierzyste pokłady.

Sytuacja strategiczna na Morzu Śródziemnym była jednakże w jesieni 1940 roku na tyle poważna, że ostatecznie adm. Cunningham zatwierdził plan operacji oznaczonej wielce wymownym kryptonimem „Judgement", czyli „Wyrok".

Na naradzie ustalono, że w operacji „Judgement" wezmą udział dwa zespoły samolotów, liczące każdy po 15 maszyn. Z tego po dziewięć samolotów przeznaczonych było do przeprowadzenia głównego ataku torpedowego, pozostałe natomiast miały zbombardować inne cele oraz zrzucić na spadochronach flary oświetlające obszar ataku, a jednocześnie oślepiające obsługę baterii armat przeciwlotniczych.

Uzgodniono też, że oba lotniskowce podejdą na odległość mniejszą od 200 mil morskich od Tarentu, skąd nastąpi start do nalotu. Aby z kolei pokonać taką odległość przez samoloty obciążone torpedą lub bombami i zapewnić im możliwość powrotu trzeba było zamontować dodatkowe zbiorniki paliwa, zmniejszając jednocześnie liczebność załóg samolotów z trzech do dwóch ludzi.

Termin przeprowadzenia operacji „Judgement" wyznaczony został na 21 października 1940 roku. Wtedy bowiem ciemności nocne w rejonie Morza Jońskiego panowały wystarczająco długo, a księżyc znajdował się w sprzyjającej kwadrze, czas zaś jaki pozostał do rozpoczęcia operacji pozwalał na jej wystarczająco staranne przygotowanie i przeprowadzenie koniecznych ćwiczeń.

Być może dodatkowym powodem wyznaczenia takiego terminu przeprowadzenia operacji był fakt, że 21 października był i jest we flocie brytyjskiej obchodzony uroczyście jako „Trafalgar Day" – dzień rocznicowy słynnej zwycięskiej bitwy Nelsona pod Trafalgarem w roku 1805.

Aby zdążyć na 21 października na środek Morza Jońskiego, oba lotniskowce wraz z okrętami koniecznej osłony musiały wyruszyć z Aleksandrii najpóźniej 18 października w godzinach porannych.

[45] Utracony 8 czerwca 1940 r. podczas ewakuacji samolotów RAF-u z Norwegii.

Niestety, tuż przed tym terminem na *Illustriousie* miał miejsce pożar, który spowodował pewne straty wśród bazowanych w hangarze lotniskowca samolotów i trzeba było przełożyć czas wykonania nalotu na Tarent.

Tymczasem 28 października Włochy wypowiedziały wojnę Grecji, atakując ją z terytorium Albanii, co jeszcze bardziej skomplikowało sytuację polityczno-militarną na Morzu Śródziemnym. W związku z tym palącym stało się zagadnienie próby usunięcia potencjalnego zagrożenia, jakim był silny zespół ciężkich okrętów włoskich, stacjonujący w tarenckiej bazie.

Po przeprowadzeniu korekt atak na Tarent stał się elementem obszernej i złożonej operacji na Morzu Śródziemnym, którą oznaczono kryptonimem „MB-8". W jej ramach lotniskowce *Illustrious* i *Eagle* miały podejść w pobliże greckiej wyspy Kefalonia (zamykająca Zatokę Patraską prowadzącą do Zatoki Korynckiej i dalej do zachodniego wejścia do Kanału Korynckiego) i zaatakować bazę w Tarencie. Równocześnie krążowniki lekkie *Orion*, *Ajax* i australijski *Sydney* miały dokonać wypadu w rejon cieśniny Otranto. Atak miał się odbyć w nocy z 11 na 12 listopada.

Pech jednakże w dalszym ciągu prześladował wykonawców operacji „Wyrok". Oto bowiem na lotniskowcu *Eagle* doszło do bardzo poważnej awarii w siłowni okrętu (wg innych opracowań awarii systemu dystrybucji paliwa lotniczego), która była efektem wcześniejszych nalotów lotniczych i która unieruchomiła go na kilkanaście dni. Tym samym z operacji wypadł jeden z dwóch lotniskowców i brytyjskie plany stanęły pod znakiem zapytania.

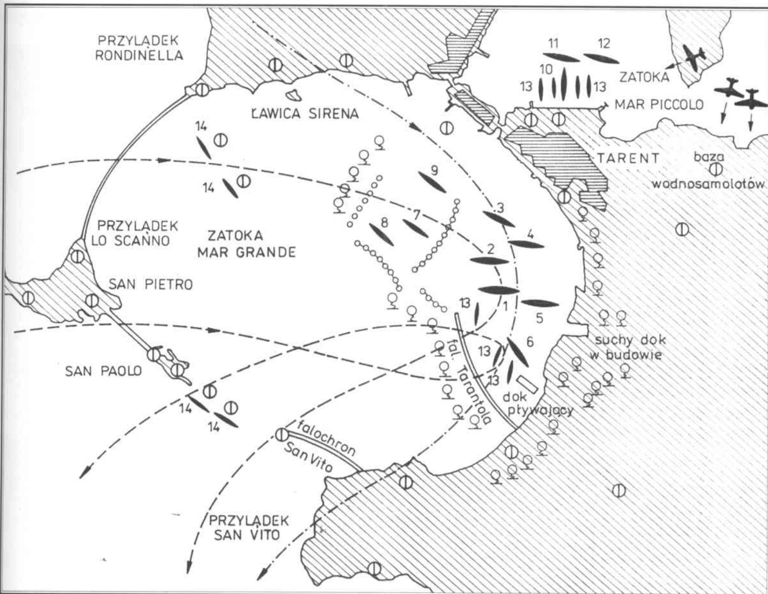
Wobec takiego stanu rzeczy postanowiono, że atak na Tarent przeprowadzi jedynie *Illustrious* siłami 24 samolotów w dwóch falach. W każdej z nich miało lecieć sześć samolotów uzbrojonych w torpedy, a pozostałe wyposażono w bomby oraz w flary oświetlające wyposażone w spadochrony.

Gdy lotniskowiec znajdował się już w morzu, w dniach 9, 10 i 11 listopada wydarzyły się kolejno trzy wypadki – tuż po startach do lotów patrolowych spadły do morza jeden po drugim trzy samoloty. Przyczyną okazało się zanieczyszczone paliwo, co mogło być efektem sabotażu. Tak więc do ataku na Tarent pozostało jedynie 21 *Swordfishów*, w tym tylko 11 uzbrojonych w torpedy.

W dniu 11 listopada o godz. 20.30 rozpoczął się na pokładzie lotniskowca start samolotów w liczbie 12 maszyn pierwszej fali (dziewięć z własnego dywizjonu 815, pozostałe z *Eagle'a* – jedna z dywizjonu 819 i dwie z 824), a w godzinę później dziewięciu samolotów drugiej fali (sześć z własnego dywizjonu 819, jedna z ww. 815 oraz pozostałe z *Eagle'a* – jedna z dywizjonu 819 i druga z 824). Jednakże podczas kołowania tych ostatnich na pokładzie zderzyły się dwie maszyny z dywizjonu 819, z których jedna doznała dość znacznych uszkodzeń, tak że w kierunku celu odleciało jedynie osiem *Swordfishów*. Mechanikom pokładowym udało się jednak nieomal cudem naprawić uszkodzenie i o godz. 21.58 wystartował ostatni samolot dywizjonu 819.

Na tym incydencie nie zakończył się pech towarzyszący operacji „Judgement". Oto bowiem samolot L5Q, który brał udział w zderzeniu podczas startu musiał zawrócić z powodu pęknięcia w czasie lotu uchwytu mocującego dodatkowy zbiornik paliwa.

Nalot na Tarent (11 listopada 1940 r.). 1 – *Vittorio Veneto*, 2 – *Littorio*, 3 – *Caio Duilio*, 4 – *Guilio Cesare*, 5 – *Andrea Doria*, 6 – *Conte di Cavour*, 7 – *Gorizia*, 8 – *Fiume*, 9 – *Zara*, 10 – *Trento*, 11 – *Trieste*, 12 – *Bolzano*, 13 – niszczyciele, 14 – okręty strażnicze.





Atak samolotów dywizjonu 815 rozpoczął się o godz. 22.50. Podczas nalotu zostały trafione torpedami trzy włoskie okręty liniowe – *Conte di Cavour*, który zatonął i osiadł na dnie oraz *Andrea Doria* i nowoczesny *Littorio*, które odniosły poważne uszkodzenia. Silna obrona przeciwlotnicza zdołała zestrzelić tylko jeden z atakujących samolotów, którym był L4A dowódcy dywizjonu 815, mjra Kennetha Williamsona.

Samoloty dywizjonu 819 pojawiły się nad bazą w Tarencie o godz. 23.55. I tym razem nastąpiły celne trafienia torpedami i bombami. Między innymi został uszkodzony okręt liniowy *Caio Duilio* oraz podpalone bombami zbiorniki paliwa, którego włoska marynarka wojenna miała zdecydowanie niewystarczające zapasy. Uszkodzono też – choć niezbyt poważnie – krążownik ciężki *Trento* i niszczyciel *Libeccio*.

Podczas nalotu drugiej fali obrona przeciwlotnicza zestrzeliła również jeden samolot, wraz z którym zginęła jego dwuosobowa załoga.

Na lotniskowiec *Illustrious* powróciło 18 samolotów z 20, które wzięły udział w ataku. Zginęło jedynie dwóch pilotów, zaś mjr Williamson i por. Scarlett zostali uratowani i dostali się do niewoli.

A kontradmirał Lyster, planując operację „Judgement" liczył się ze znacznie większymi stratami.

Atak na Tarent zakończył się sporym sukcesem. Jeden okręt liniowy zatonął w porcie i nigdy nie wrócił do służby (*Conte di Cavour*), a dwa dalsze zostały wyeliminowane na długie miesiące z jakichkolwiek działań. Groźba ze strony tarenckiej eskadry okrętów liniowych została zlikwidowana.

Po sukcesie odniesionym w Tarencie *Illustrious* powrócił do może mało efektywnych działań, które jednak konieczne były do utrzymania się Wielkiej Brytanii w rejonie Morza Śródziemnego.

W dniu 26 listopada samoloty lotniskowca bombardowały port Laki na wyspie Leros w archipelagu Dodekanezu, a 12 grudnia dokonano nalotu na niemieckie pozycje i transporty w pobliżu Bardii w Cyrenajce. W początkach stycznia 1941 roku na lotniska na Sycylii przybyły samoloty X niemieckiego korpusu lotniczego (X. Fliegerkorps), co w zdecydowany sposób zmieniło układ sił w walkach powietrznych w rejonie Morza Śródziemnego.

W drugiej połowie grudnia 1940 roku przeprowadzono trzy wyprawy bombowe samolotów bazujących na *Illustriousie*. Celami były porty na wyspach Rodos i Astipalea (nosiła wtedy nazwę Stampalia) w archipelagu wysp Dodekanezu oraz rejon wysp Qergenna (Kerkennah albo Karkanna) przy brzegach Tunezji (gdzie zatopiono dwa włoskie statki – turbinowiec *Gloriastella* mający 5490 BRT i parowiec *Maria Eugenia* 4702 BRT) oraz ważny port libijski Trypolis.

Rewanż za Tarent

Luftwaffe jednak czuwała i od 8 stycznia 1941 roku samoloty X korpusu śledziły zespół brytyjskich okrętów, wśród których płynął *Illustrious*.

W dniu 10 stycznia, tuż po godz. 12.00, pięć *Fulmarów* patrolowało rejon, przez który płynęły brytyjskie okręty osłaniające konwój, z którym spotkanie nastąpiło cztery godziny wcześniej. W pewnym momencie jeden z pilotów dostrzegł kilka samolotów lecących na bardzo niskim pułapie, niemal tuż nad grzbietami niewielkich fal, które rozpoznał jako włoskie dwusilnikowe samoloty bombowo-torpedowe Savoia-Marchetti SM79. Kurs tych maszyn nie pozostawiał żadnych wątpliwości, że nieprzyjacielskie maszyny szykowały się do ataku na konwój, który znajdował się wówczas w pozycji odległej o 75 mil morskich na wschód od Malty.

Wraz z przywołanymi pozostałymi czterema myśliwcami udało się odgonić włoskie samoloty torpedowe, jednakże w tym samym czasie zza chmur wypadła formacja złożona z kilkudziesięciu bombowców nurkujących Junkers Ju-87 (zw. „Stuka"), które zaatakowały zespół brytyjski w dwóch falach.

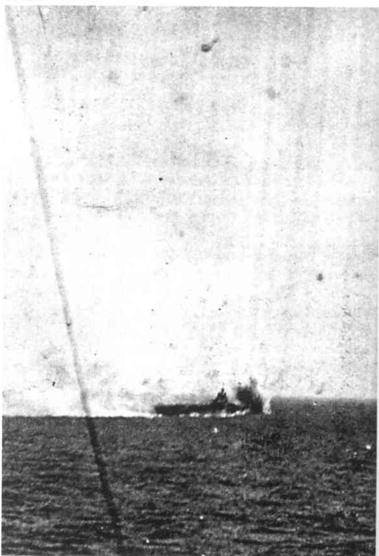
Atak rozpoczął się krótko po godz. 12.30 i wzięły w nim udział łącznie aż 43 niemieckie bombowce nurkujące. Pierwszą falą, na którą składały się samoloty należące do II/St.G2 ('Stukageschwader') dowodził mjr Walter Enneccerus, drugą (I/St.G1) – kpt. Paul-Werner Hozzel.

„Stukasy" zaatakowały z wysokości 4000 merów, 10 samolotów wzięło na cel dwa okręty liniowe zespołu – *Warspite* i *Valiant*, a przeszło 30 pozostałych ruszyło do ataku na lotniskowiec z kilku stron równocześnie.

Nie pomógł natychmiastowy ogień ze wszystkich armat obrony przeciwlotniczej *Illustriousa* i niemieckie samoloty wzięły krwawy odwet za klęskę swoich sprzymierzeńców w Tarencie.

> *Atak trwał sześć i pół minuty, bomby zrzucane były z wysokości poniżej 400 metrów. HMS* Illustrious *otrzymał sześć trafień bezpośrednich, a trzy bomby wybuchły przy jego burcie. Pierwsza bomba trafiła przednie lewoburtowe stanowisko artylerii przeciwlotniczej, zabijając dwóch artylerzystów oraz niszcząc działo, a następnie przebiła kadłub okrętu i, po zdemolowaniu kilku pomieszczeń, wybuchła w okolicy linii wodnej. Druga bomba przebiła opancerzony pokład lotniczy i eksplodowała w magazynie farb, powodując pożar. Szybka reakcja służb ratowniczych zapobiegła jednak jego rozprzestrzenieniu. Trzecia bomba wybuchła na kadłubie, niszcząc jedno z prawoburtowych dział przeciwlotniczych. Czwarta bomba, tym razem przeciwpancerna, o wagomiarze 500 kg, uderzyła w rufową windę lotniczą, na której stał myśliwiec* Fulmar. *Jej wybuch spowodował zniszczenie bądź ciężkie uszkodzenie 13 samolotów oraz wyłączenie z akcji wszystkich rufowych stanowisk*

Ciężko uszkodzony 10 stycznia 1941 r. *Illustrious* płynie w kierunku Malty sterując maszynami.



artylerii przeciwlotniczej. W chwilę później na rufie eksplodowała następna bomba, zabijając większość członków przybyłych ekip awaryjnych. Szósta bomba wybuchła w mesie, pozbawiając życia wolnych od służby oficerów.

Atak na pancerniki HMS Warspite *i HMS* Valiant *nie powiódł się; jedna 250 kg bomba trafiła pierwszy z nich, powodując tylko niewielkie szkody*[46].

W tym miejscu warto przytoczyć wspomnienia naocznych świadków nalotu „Stukasów" na zespół brytyjski, a mianowicie adm. Cunninghama, dowódcy Floty Śródziemnomorskiej, który był na swoim flagowym okręcie *Warspite* oraz jednego z lotników *Illustriousa* - por. obs. Hugha Janvrina, uczestnika niedawnego nalotu na Tarent na samolocie L4P z dywizjonu 815.

Admirał Andrew Cunningham tak wspominał:

Każdy z nas tam obecnych był zbyt zaangażowany podczas ataku samolotów nurkujących, aby odczuwać strach. Jedno było pewne dla nas wszystkich, że obserwujemy działania niewątpliwych ekspertów w swojej dziedzinie.

Ataki rozpoczynały się w odległości równej zasięgowi obrony przeciwlotniczej okrętów, a gdy samoloty kończyły swój lot nurkowy widać je było lecące wzdłuż pokładu atakowanego Illustriousa *na wysokości poniżej poziomu komina.*

Porucznik Janvrin natomiast tak zapamiętał chwile nalotu niemieckich samolotów nurkujących:

Było to akurat w czasie lunchu i znajdowałem się w mesie oficerskiej. Gdy ogłoszono alarm bojowy pobiegłem – razem z innymi – na swoje stanowisko. Znajdowało się ono – bardzo niefortunnie, jak się później okazało – tuż przy własnych samolotach.

Moje pierwsze wrażenie, że dzieje się coś złego, spowodowane było silną eksplozją na rufie, w rejonie podnośnika samolotów. Platforma podnośnika znajdowała się akurat w górnym położeniu i spostrzegłem, że jest tak podziurawiona, iż widać było przez nią światło dzienne.

Okręt trząsł się i drgał od bliskich, niecelnych wybuchów bomb za burtą, turbiny zmieniały obroty, a kadłub przechylał się podczas gwałtownych zwrotów.

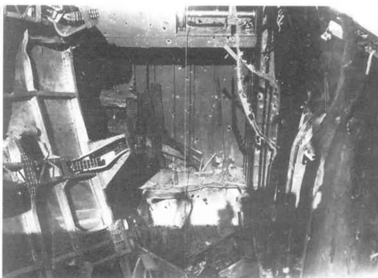
Spostrzegłem wielu rannych w rufowej części hangaru i chwyciłem moją torbę pierwszej pomocy. W momencie, gdy otwierałem jej zamek nastąpił gwałtowny błysk i ogłuszający huk eksplozji. Zostałem wraz z samolotem uniesiony do góry, a następnie rzucony w głąb hangaru.

Jak się później okazało, był to wybuch tysiącfuntowej bomby, która przebiła pokład lotniczy tuż koło mnie. Mimo że wybuch zabił wielu ludzi znajdujących się w krańcowych rejonach hangaru ja, który byłem tuż-tuż – przeżyłem.

Oszołomiony wydostałem się jakoś z samolotu, ale nie mogłem absolutnie zrozumieć, dlaczego nie mogłem ustać na nogach. Przebiegający marynarz podtrzymał mnie i niemal ciągnął ku wyjściu, a w pewnym momencie wyciągnął mi z uda rozpalony niemal do białości spory odłamek bomby.

Mimo to zupełnie nie czułem bólu[47].

Po zaledwie kilkuminutowym ataku sytuacja na lotniskowcu była dramatycznie tragiczna. *Illustrious* był poważnie uszkodzony, w hangarze szalało piekło pożaru, pokład lotniczy nie nadawał się do lądowania dla samolotów, które w czasie nalotu znajdowały się w powietrzu, a na domiar złego nastąpiła awaria urządzenia sterowego.



Uszkodzenia rufowego podnośnika lotniczego *Illustriousa* spowodowane 10 stycznia 1941 r. przez niemieckie „Stukasy".

Straty wśród załogi okrętu były bardzo znaczne i wynosiły aż 126 zabitych i 91 lżej lub ciężej rannych.

Na szczęście żadna z celnych bomb nie uszkodziła siłowni głównych czy kotłowni i po doraźnej naprawie oraz uruchomieniu urządzenia sterowego lotniskowiec mógł ruszyć w stronę Malty, osiągając prędkość zaledwie 18 węzłów.

Brytyjskie samoloty myśliwskie, które w czasie nalotu jak mogły tak zwalczały atakujące „Stukasy", z których cztery zestrzelono, nie mogły powrócić na lotniskowiec i na resztkach paliwa odleciały do nieodległej – na szczęście – Malty, gdzie wzmocniły garnizon lotniczy wyspy.

Na Maltę dotarło osiem *Fulmarów* i dziewięć *Swordfishów* z bazujących na lotniskowcu samolotów.

Wkrótce po zakończeniu dwóch fal ataku głównego nad zespół brytyjskich okrętów nadleciały bombowce, które zrzuciły bomby z wysokiego pułapu, ale te na szczęście były niecelne.

Illustrious stanął przy nabrzeżu Parlatorio w La Valetcie dopiero późnym wieczorem o godz. 22.15. Wciąż szalejące pożary udało się ugasić dopiero około godziny trzeciej nad ranem następnego dnia i od razu przystąpiono do prowizorycznego remontu, aby umożliwić powrót okrętu do Aleksandrii.

W dniu 11 stycznia odbył się pogrzeb wszystkich poległych, a rannych umieszczono w szpitalach.

10 stycznia 1941 r. – skutki ataku niemieckich „Stukasów" na *Illustriousa.*



[46] Marek J. Murawski, Luftwaffe nad morzami, Gdańsk 2000, s. 84.
[47] Wg A. B. C. Cunninghama, A Sailor's Odyssey, London 1956 oraz Davida Wragga, Carrier Combat, Phoenix Mill 1997, s. 43; tłum. A. P.



Podczas postoju na Malcie niemieckie samoloty z nieodległej Sycylii próbowały wielokrotnie dobić uszkodzony lotniskowiec.

Pierwszy nalot na stojący w stoczni okręt miał miejsce 16 stycznia. Licznym niemieckim samolotom biorącym w nim udział nie udało się – głównie dzięki intensywnej obronie – uzyskać trafień bezpośrednich, jedynie kilka bomb wybuchło w wodzie w bliskości burt lotniskowca (zwano je 'near-misses').

Niemcy jednak byli konsekwentni i w tym samym dniu przeprowadzili drugi zmasowany nalot na La Valettę. Tym razem celna bomba o wagomiarze 500 kg przebiła pokład rufowy *Illustriousa* i wybuchła w pomieszczeniach dowódcy okrętu, powodując dalsze ofiary śmiertelne wśród załogi.

Dwa następne naloty nie spowodowały szkód. Dopiero piąty atak bombowy na stojący w basenie lotniskowiec zakończył się stosunkowo niegroźnymi uszkodzeniami kadłuba wskutek wybuchu kilku bomb w niewielkiej odległości od burt.

W dniu 19 stycznia już po raz szósty samoloty X. korpusu lotniczego z Sycylii zaatakowały remontowanego *Illustriousa*. Tym razem bomba o nieznanym wagomiarze wybuchła w wodzie tuż koło lewej burty w rejonie siłowni turbinowej. W efekcie pękł wał lewej turbiny i wystąpiły inne uszkodzenia w siłowni zarówno samej turbiny i przekładni, jak też i kilku innych mechanizmów. W wyniku pęknięcia poszycia do wnętrza okrętu wlała się woda i lotniskowiec przechylił się o 5° na lewą burtę.

Podczas opisanych nalotów Niemcy stracili osiem samolotów[48], strona brytyjska natomiast dwa samoloty, a kilka dalszych zostało uszkodzonych tak poważnie, że nie nadawało się do remontu.

Illustrious opuścił Maltę o zmierzchu 23 stycznia 1941 roku i w eskorcie kilku niszczycieli podążył z prędkością 23 węzłów do Aleksandrii, dokąd dotarł – nie wykryty po drodze przez nieprzyjaciela – 25 stycznia.

Wstępny remont, umożliwiający okrętowi długą podróż transoceaniczną trwał prawie sześć tygodni i 10 marca *Illustrious* ruszył w daleki rejs dookoła Afryki, ponieważ ustalono, że remont kapitalny lotniskowca odbędzie się w stoczni Norfolk Navy Yard w stanie Wirginia[49]. Po drodze okręt był dokowany w Durbanie (Południowa Afryka), w celu przygotowania dokumentacji remontowej uszkodzonych elementów podwodnych.

Nalot 10 stycznia wykazał, że mimo licznych trafień i poważnych uszkodzeń „pancerny" lotniskowiec nie zatonął i był zdolny do samodzielnego dojścia do portu.

Remont

Do Norfolku *Illustrious* dotarł dopiero 12 maja 1941 roku, a więc przeszło cztery miesiące po tragicznym nalocie. Remont na tamtejszej stoczni US Navy w Portsmouth trwał ponad pół roku, aż do 28 listopada. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że Stany Zjednoczone Ameryki Północnej były w owym czasie jeszcze państwem neutralnym.

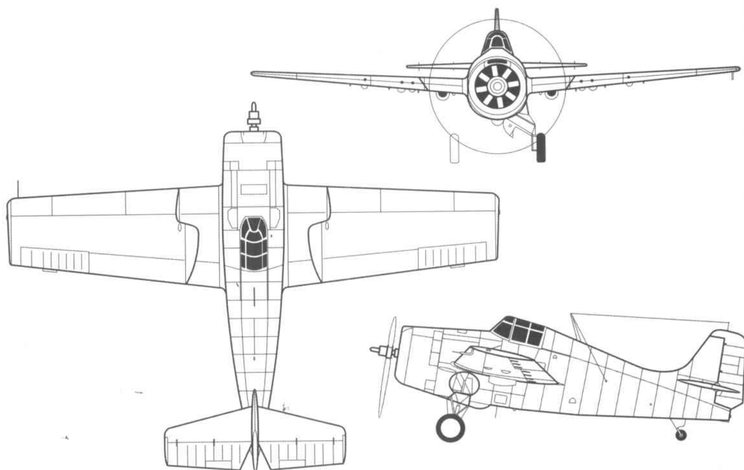
Prace remontowe obejmowały nie tylko usunięcie szkód powstałych podczas nalotów w dniach od 10 do 19 stycznia, lecz również przeprowadzone zostały pewne modyfikacje.

Na lotniskowcu zamontowano nowy podnośnik rufowy samolotów oraz zainstalowano nowszą wersję katapulty. Główną jednak modernizacją była zmiana kształtu pokładu lotniczego w części tylnej. W efekcie okręt otrzymał prostokątną sekcję pokładu rufowego w miejsce dotychczasowej, co spowodowało powiększenie długości pokładu

[48] Wg Davida Browna, HMS *Illustrious*, vol. 11 (w:) „Warships in Profile", op.cit., s. 246. Natomiast D. Wragg, op.cit., s. 44, podaje, że w tym czasie zestrzelono dziewięć niemieckich maszyn.

[49] Ciekawostką, na którą rzadko zwracają uwagi poważni nawet badacze, było to, że stocznia Norfolk Navy Yard (w czasie wojny zatrudniała ogromną liczbę ludzi – od 28 600 w grudniu 1941 r. do 43 000 w lutym 1943) mieści się nie w Norfolku, ale w sąsiednim mieście Portsmouth, leżącym po drugiej stronie rzeki Elizabeth (nie mylić z Portsmouth w New Hampshire, gdzie również była stocznia US Navy, lub miastem i bazą Royal Navy w południowej Anglii.

Myśliwski samolot pokładowy Grumman *Martlet* (luty 1942 – luty 1943 r.) – moc silnika 1100 KM, prędkość 510 km/h, uzbrojenie 4-6 kaemów kal. 12,7 mm.





Rok 1942 r. – *Martlet* lądujący na pokładzie *Illustriousa*. Przyjmujący samolot „batsman" posługuje się lampami, trzecią ma zawieszoną na piersi.

lotniczego o 15,2 m, z dotychczasowej 189 do 204,2 m. Należy tu zauważyć, że kolejne dwa lotniskowce typu *Illustrious* pierwszej grupy (*Victorious* i *Formidable*) otrzymały już przedłużone pokłady lotnicze.

W czasie remontu naprawiono również układ napędowy i zregenerowano pęknięty wał, jednakże już nigdy zespół turbiny prawoburtowej nie odzyskał całkowitej sprawności i przy większych obrotach występowały znaczne drgania. W późniejszym okresie wymieniono śrubę na pięcioskrzydłową, lecz i to nie pomogło.

Ostatecznie *Illustrious* mógł uzyskiwać prędkość wynoszącą jedynie 24 węzły, co oznaczało jej spadek o przeszło 20 procent w stosunku do prędkości pierwotnej.

Podczas pobytu w Norfolk Navy Yard wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze lotniskowca, dodając 10 działek kal. 20 mm Oerlikona.

W dniu 12 grudnia 1941 roku, kilka dni po japońskim ataku na Pearl Harbor, *Illustrious* wyszedł z Norfolku w towarzystwie bliźniaczego lotniskowca *Formidable*, który był od sierpnia w remoncie w pobliskiej Norfolk Navy Yard. W czasie rejsu powrotnego przez Atlantyk, w nocy z 15 na 16 grudnia doszło w sztormowej pogodzie do zderzenia obu lotniskowców, na szczęście niezbyt groźnego. Po przyjściu do Wielkiej Brytanii oba okręty udały się na stocznie.

Na *Illustriousie*, oprócz usunięcia uszkodzeń, zamontowano nowy radar. Było to urządzenie typu 281, które zastąpiło dotychczasowe radary typów 74 i 285.

Stocznię w Birkenhead lotniskowiec opuścił dopiero w początkach marca 1942 roku (łącznie więc Royal Navy była pozbawiona tego okrętu przez prawie 14 miesięcy) i w kilka dni później przyjęto na pokład kolejny zestaw bazowanych samolotów.

Były to:

- dywizjony 810 i 829, liczące łącznie 21 *Swordfishów*;
- dywizjon 881 (9 samolotów *Martlet*, bryt. ozn. *Wildcatów*);
- dywizjon 882 (6 samolotów *Martlet*).

Operacja „Ironclad" – desant na Madagaskar

W dniach, kiedy *Illustrious* wraz z bliźniaczym lotniskowcem *Formidable* szykował się do powrotu przez Atlantyk, na światowym teatrze działań wojennych zaszły olbrzymie zmiany, które wpłynęły – między innymi – na dalsze losy opisywanego lotniskowca. Otóż bowiem 7 grudnia 1941 roku miał miejsce niespodziewany atak japoński na Pearl Harbor, w konsekwencji którego Stany Zjednoczone stały się oficjalnie sojusznikiem Wielkiej Brytanii, a wojna morska objęła wszystkie oceany świata.

Po błyskawicznych podbojach i zajęciu dość dużych obszarów brytyjskich kolonii azjatyckich (Birma, Malaje, bryt. część Borneo, Hongkong i Singapur) i po opanowaniu wysp archipelagu Andamanów na Zatoce Bengalskiej sztab japoński podjął decyzję wypadu na Ocean Indyjski.

W rejonie tym adm. James Somerville, od 27 marca dowódca brytyjskiej Floty Wschodniej (Eastern Fleet), dysponował sporym zespołem okrętów, z których jednak większość była już przestarzała i Royal Navy skierowała na Ocean Indyjski dwa nowoczesne lotniskowce (*Formidable* i *Indomidable*), które utworzyły – wraz ze starym i niewielkim *Hermesem* – Wschodni Zespół Lotniskowców Royal Navy.

Równocześnie 23 marca wysłano trasą wokół Afryki lotniskowiec *Illustrious* dla wzmocnienia sił Eastern Fleet i dla obrony kolonii brytyjskich w rejonie północnego Oceanu Indyjskiego.

W obawie przed atakiem japońskim dowództwo brytyjskie nakazało ewakuację baz morskich Trincomalee (zw. dziś też Trikunamalaja) i Kolombo (Colombo) na Cejlonie oraz przebazowanie okrętów do prowizorycznej bazy na atolu Addu na Malediwach o 600 mil morskich na południowy zachód od Kolombo.

W pierwszych dniach kwietnia 1942 roku nastąpił atak zespołu okrętów japońskich (w tym aż pięciu lotniskowców) pod dowództwem wiceadm. Chuichi Nagumo na wody Cejlonu. W efekcie 5 kwietnia zostały zatopione dwa brytyjskie krążowniki ciężkie *Cornwall* i *Dorsetshire* oraz 9 kwietnia lotniskowiec *Hermes*.

Sytuacja, jaka nastąpiła w północnej części Oceanu Indyjskiego po ataku wiceadm. Nagumo spowodowała, że Royal Navy zmuszona została do poszukiwania nowych baz morskich w tym rejonie. Wybór padł na Madagaskar, będący we władaniu francuskiego rządu Vichy, zachowującego od czerwca 1940 roku sprzyjającą Niemcom i Włochom, a także Japonii neutralność.

Illustrious po ukończeniu pod koniec 1941 r. remontu w Norfolk Navy Yard.







Przygotowania do operacji „Ironclad" – lądowania w Diégo-Suarez. Na pokładzie dziobowym *Illustriousa* ściśnięte *Martlety* Mk II z 881 i 882 dywizjonu, *Fulmar* z 881 oraz trzy *Swordfishe* z dywizjonów 810 i 829.

Na *Illustriousie* w drodze na Ocean Indyjski wybuchł pożar, który zniszczył 11 zaokrętowanych *Swordfishów* oraz jeden myśliwiec, i lotniskowiec musiał zajść do Freetown w brytyjskiej kolonii Sierra Leone (Zachodnia Afryka), w celu dokonania kolejnej naprawy i dopiero 22 kwietnia dotarł do Durbanu, gdzie stacjonował zespół okrętów szykujących się do desantu w Diégo-Suarez na Madagaskarze[50].

Wykonanie tej operacji, której nadano kryptonim „Ironclad" ('pancernik', ale tylko w rozumieniu okrętów trzeciego ćwierćwiecza XIX w.) powierzono zespołowi okrętów pod dowództwem wiceadm. Edwarda Neville'a Syfreta. W skład jego ugrupowania wchodziły stare okręty liniowe *Ramillies* i *Malaya*, krążowniki – ciężki *Devonshire* i lekki *Hermione*, lotniskowce *Illustrious* i *Indomidable* oraz szereg mniejszych jednostek, jak też łącznie 16 transportowców różnego przeznaczenia i okrętów desantowych (wśród tych pierwszych był polski transatlantyk *Sobieski*).

Flota desantowa zbliżyła się do brzegów Madagaskaru w nocy z 4 na 5 maja 1942 roku i o godz. 03.44 z lotniskowca *Illustrious* wystartowało 18 *Swordfishów* i osiem *Martletów*, aby zaatakować okręty Vichy stacjonujące w Diégo-Suarez. Był to pierwszy start bojowy samolotów tego lotniskowca przeciwko celom w porcie od 22 grudnia 1940 roku, czyli od nalotu na Trypolis.

W ciągu trzech następnych dni przeprowadzono 59 startów *Swordfishów* i 114 *Martletów*. Jedyny *Fulmar*, wchodzący w tym czasie w skład samolotów pokładowych okrętu, został zestrzelony przez francuską obronę przeciwlotniczą.

W czasie walk podczas desantu *Illustrious* stracił cztery *Swordfishe* i jednego *Martleta*, natomiast po stronie francuskiej zatopiono krążownik pomocniczy *Bougainville* (ex *Victor Schoelcher*, 4504 BRT, 7 × 138,6 mm), dwa okręty podwodne – *Bévéziers* i *Le Héros*, jak też zestrzelono trzy samoloty zwiadowcze i cztery myśliwskie.

W dniu 9 maja oba lotniskowce brytyjskie weszły do Diégo-Suarez, gdzie pozostawały do 20 maja, a następnie przebazowano je do afrykańskich portów Durban i Mombasa, skąd *Illustrious* wykonał dwa wypady w rejon Cejlonu i Wysp Andamańskich.

Po odesłaniu *Indomitable'a* na Morze Śródziemne w lipcu 1942 roku, a następnie 24 sierpnia również *Formidable'a*, *Illustrious* pozostał na Oceanie Indyjskim jako jedyny tam brytyjski lotniskowiec.

Na okres od 5 do 18 września *Illustrious* został skierowany do osłony operacji „Stream" i „Jane", które Brytyjczycy przeprowadzili w południowej części Madagaskaru, a mających na celu zawładnięcie całą tą wielką wyspą. Następnie lotniskowiec udał się do Durbanu na konieczny przegląd i niewielkie prace remontowe. 20 października powrócił do Mombasy, skąd 13 stycznia 1943 roku skierowano go na stocznię Cammell Laird w Birkenhead w celu przeprowadzenia modernizacji.

Modernizacja w roku 1943

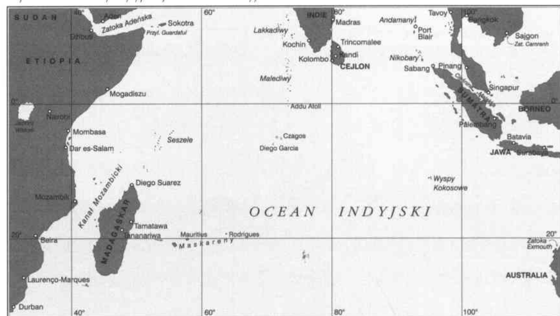
Postój na ww. stoczni w Birkenhead trwał tym razem od 26 lutego do 7 czerwca 1943 roku. W tym okresie – oprócz czyszczenia kotłów oraz przeglądu turbin – główny zakres prac polegał na doposażeniu w dalsze urządzenia radarowe oraz uzbrojenie przeciwlotnicze.

Lotniskowiec został wyposażony w dodatkowy radar (typ 282) służący do kierowania ogniem „pom-pomów", a w miejsce 10 pojedynczych działek przeciwlotniczych sterowanych ręcznie kal. 20 mm Oerlikon Mk II, które zamontowano w Norfolk Navy Yard, *Illustrious* otrzymał 16 zdwojonych działek kal. 20 mm Oerlikon na podstawach Mk V oraz dwa pojedyncze działka tego samego kalibru, ale Mk II.

Przedłużono też dodatkowo pokład lotniczy o dalsze 7,6 m (25 stóp), a także dodano na rufie dwa aerofiniszery, co pozwoliło na zwiększenie długości lądowania o 13,7 m (45 stóp)[51]. Poza tym powiększono magazyny lotniczych bomb głębinowych, których zapas wzrósł do 144 sztuk.

W lipcu 1943 roku nastąpiła częściowa zmiana rodzaju bazowanych na okręcie

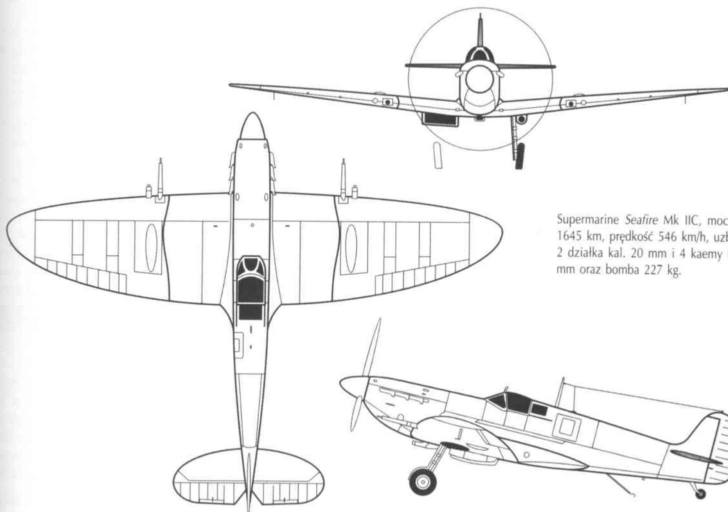
Rejon działania floty brytyjskiej na Oceanie Indyjskim.



[50] Diégo-Suarez, miasto i port w zatoce na północnym krańcu Magadaskaru, od strony Oceanu Indyjskiego, w 1979 r. przemianowane na Antseranana.

[51] Wg D. Browna, HMS Illustrious, op.cit., s. 250.

Samoloty myśliwskie bazujące na lotniskowcu *Illustrious* od lipca 1943 r.:



Supermarine *Seafire* Mk IIC, moc silnika 1645 km, prędkość 546 km/h, uzbrojenie 2 działka kal. 20 mm i 4 kaemy kal. 7,7 mm oraz bomba 227 kg.

Fairey *Barracuda* Mk 2, moc silnika 1620 KM, prędkość 365 km/h, uzbrojenie 2 kaemy kal. 7,7 mm plus torpeda lotnicza lub mina morska lub 735 kg bomb.



samolotów. I tak – oprócz 20 samolotów *Martlet* (dywizjony 878 i 890) – wyposażono lotniskowiec w samoloty Fairey *Barracuda* (dywizjon 810 – 12 samolotów) oraz Supermarine *Seafire* (dywizjon 894 – 10 maszyn).

Samoloty *Seafire* nie miały składanych skrzydeł, nie mieściły się na żadnej z platform podnośników i musiały stale bazować na pokładzie lotniczym. Z tego powodu myśliwce *Seafire* wchodziły w skład lotnictwa zaokrętowanego na *Illustriousie* tylko przez okres niespełna czterech miesięcy.

Po zakończeniu modernizacji w Birkanhead *Illustrious* został skierowany na Islandię, aby stamtąd wraz z ciężkimi okrętami brytyjskimi i amerykańskimi przeprowadzić dywersyjną operację „Governor", mającą u Niemców stworzyć przekonanie o zamiarze przeprowadzenia przez Sprzymierzonych wysadzenia desantu na brzegach Norwegii.



Druga połowa wojny – *Martlet* Mk II na tle nadbudówki i komina *Illustriousa*.

Po powrocie *Illustrious* został skierowany 5 sierpnia na Morze Śródziemne. Po drodze osłaniał przez jakiś czas brytyjski transportowiec wojska *Queen Mary* (znany transatlantyk Cunarda), wiozący premiera Wielkiej Brytanii Winstona Churchilla do Stanów Zjednoczonych na konferencję z prezydentem Franklinem Delano Rooseveltem (operacja „Quadrant").

Po powrocie po przeszło 30 miesiącach na Morze Śródziemne *Illustrious* został skierowany, wspólnie z bliźniaczym *Formidablem*, do osłony lądowania Sprzymierzonych w rejonie Salerno na południe od Neapolu (operacja „Avalanche"), którego dokonano 9 września 1943 roku. Nawiasem mówiąc, tego samego dnia – po ogłoszeniu zawieszenia broni między Włochami i Sprzymierzonymi (wcześniej, przez kilka

Po powrocie do Wielkiej Brytanii w lutym 1943 r. *Illustrious* był wykorzystywany do prób niektórych typów nowych samolotów, jak np. prototypu *Seafire FIII* ze składanymi skrzydłami.

dni trzymanego w tajemnicy przed Niemcami) – włoska flota wojenna wychodziła z bazy La Spezia, aby poddać się na Malcie.

Śródziemnomorski epizod trwał tym razem niespełna dwa miesiące, bowiem już 29 października *Illustrious* wszedł po raz kolejny na stocznię w Birkenhead, aby przygotować się do dalszych działań, tym razem ponownie na Oceanie Indyjskim, a następnie aż na Pacyfiku.

Powrót do Floty Wschodniej

W wyniku zwycięstwa Sprzymierzonych w rejonie Morza Śródziemnego oraz przechylania się szali toczącej się Bitwy o Atlantyk na stronę anglo-amerykańską, Royal Navy – nalegana zresztą przez Amerykanów – zdecydowała się wysłać lotniskowiec *Illustrious* w skład Eastern Fleet, celem wzięcia bardziej czynnego udziału w wojnie z Japonią.

Dlatego też podczas ww. pobytu w stoczni w Birkenhead został przedłużony pokład lotniczy do 225,55 m (740 stóp), czyli powiększono go łącznie aż o 36,58 m (początkowa długość pokładu lotniczego wynosiła 189 m). Zwiększono również moc katapulty tak, aby możliwy był start samolotów *Barracuda* z pełnym obciążeniem oraz dodano parę podwójnych działek przeciwlotniczych Oerlikona.



Marzec 1943 r. – relatywnie wąska nadbudówka *Illustriousa* z dodatkowym masztem palowym oraz oba rufowe prawoburtowe „pom-pomy".

Przed wyjściem na Ocean Indyjski zmieniony został skład bazowanych na lotniskowcu samolotów. I tak – począwszy od grudnia 1943 roku – *Illustrious* miał:

- dwa dywizjony samolotów bombowo-torpedowych *Barracuda II* (dywizjon 810 – 12 maszyn oraz 847 – 9 maszyn);
- dwa dywizjony (830 i 833 po 14 samolotów) maszyn myśliwskich produkcji amerykańskiej *Corsair II*.

Te ostatnie miały skrzydła składane w górę, co znacznie ułatwiało ich ustawienie w hangarze.

W pierwszych dniach stycznia 1944 roku *Illustrious* wyszedł z Greenock w ujściu rzeki Clyde z przeznaczeniem na Ocean Indyjski. Ponieważ w tym okresie wojny przejście przez Morze Śródziemne nie było niebezpieczne, lotniskowiec udał się na Cejlon do bazy Trincomalee najkrótszą drogą przez Kanał Sueski.

Na miejscu znalazł się 31 stycznia i od 8 marca zaczął brać udział w akcjach bojowych na tym odległym od Europy akwenie:



Illustrious płynący wolno wzdłuż wybrzeża Południowej Afryki w styczniu 1943 r., przed powrotem do Wielkiej Brytanii.

- 8 marca 1944 roku – wypad w asyście ciężkich okrętów w poszukiwaniu japońskich krążowników ciężkich *Aoba*, *Tone* i *Chikuma*, które parę dni wcześniej zatopiły dwa płynące bez eskorty statki nieopodal Wysp Kokosowych[52];
- 21 marca 1944 roku – wyjście w morze na spotkanie z amerykańskim lotniskowcem *Saratoga* (CV 3), a następnie przeprowadzenie wspólnych ćwiczeń;
- 16-21 kwietnia 1944 roku – udział wraz z 26 innymi okrętami w operacji „Cockpit", której celem było zaatakowanie i zniszczenie japońskiej bazy morskiej na niewielkiej wyspie Sabang, leżącej u północnych krańców Sumatry.

W dniu 19 kwietnia z pokładu *Illustriousa* wystartowało 17 samolotów *Barracuda*, z których każdy uzbrojony był w dwie bomby o wagomiarze 227 kg (500 funtów) oraz dwie o połowę lżejsze. Bombowce osłaniało 13 *Corsairów*.

W tym samym nalocie brało udział 61 samolotów z *Saratogi*, które zaatakowały jednostki stojące akurat w bazie, podczas gdy samoloty brytyjskie bombardowały cele lądowe.

Wszystkie samoloty powróciły na pokłady lotniskowców.

Po powrocie do bazy w Trincomalee na *Illustriousie* nastąpiły zmiany w bazowanych samolotach. Zdjęto dywizjony 810 i 847 (łącznie 21 maszyn *Barracuda*), a w ich miejsce zaokrętowano samoloty bombowo-torpedowe Grumman TBF *Avenger* (dywizjony 832 i 851, każdy po dziewięć samolotów).

Powyższa zmiana spowodowana była planem zaatakowania rafinerii ropy naftowej w Surabai we wschodnio-północnym rejonie Jawy[53]. W drodze do celu samoloty z lotniskowców musiały pokonać góry o wysokości sięgającej 3000 metrów, co w powiązaniu z konieczną do przebycia odległością stwarzało bardzo poważne techniczne utrudnienie dla samolotów *Barracuda* i stąd okresowa zmiana na inny typ maszyn.

Atak na Surabaję miał miejsce 27 maja 1944 roku. Ze względu na znaczną odległość od Trincomalee zespół okrętów wyznaczony do przeprowadzenia nalotu wszedł po drodze do zatoki Exmouth na zachodnim wybrzeżu Australii, gdzie uzupełniono paliwo na niszczycielach towarzyszących lotniskowcom *Illustrious* i *Saratoga*.

W czasie ataku zostały zestrzelone 2 z 18 *Avengerów*, które wystartowały z brytyjskiego lotniskowca.

Po powrocie z operacji przeciwko Surabai na pokład *Illustriousa* powróciły dywizjony samolotów *Barracuda* i 21 czerwca zaatakowano lotnisko i port w miejscowości Port Blair na Andamanach, niszcząc kilkanaście japońskich samolotów i topiąc kilka mniejszych jednostek.

W ostatnich dniach czerwca do Trincomalee weszły dwa dalsze lotniskowce typu *Illustrious* – *Victorious* i *Indomidable*. Po wyjściu 22 lipca brytyjskie lotniskowce „pancerne" *Illustrious* i *Victorious* osłaniały

[52] Na południe od Sumatry. Krążowniki te miały za zadanie niszczyć żeglugę aliancką na trasie Australia-Aden. Było to operacja „SA No.1", wnet jednak przerwana po zatopieniu brytyjskiego parowca *Behar* (7840 BRT, wg innych danych 6100 BRT) i nadaniu przez niego sygnału radiowego.

[53] Do upadku Holenderskich Indii Wschodnich (od sierpnia 1945 r. niepodległa Indonezja) w marcu 1942 r. Surabaja była ważną dla Holendrów bazą morską.



25 tm. akcję bardzo silnego zgrupowania okrętów artyleryjskich pod dowództwem adm. Somerville'a[54] przeciwko uprzednio wymienionej japońskiej bazie morskiej na wyspie Sabang. Zakrojona na znaczną skalę operacja ta, nosząca kryptonim „Crimson", zakończyła się skromnym sukcesem. Zatopiono dwa nieduże statki i zniszczono zbiorniki paliwa oraz urządzenia niewielkiego portu.

W czasie tej akcji myśliwce *Illustriousa* zestrzeliły cztery japońskie samoloty myśliwskie, same nie ponosząc strat. Po powrocie *Illustrious* został skierowany do Durbanu, gdzie w okresie od 14 sierpnia do 10 października przeprowadzono kolejny remont i modernizację okrętu.

Działania w ramach Brytyjskiej Floty Pacyfiku

Pod koniec 1944 roku, konkretnie 22 listopada, Royal Navy uformowała na Cejlonie potężny zespół okrętów, tworząc Brytyjską Flotę Pacyfiku (British Pacific Fleet, w skr. BPF)[55]. Zespół ten, pod dowództwem adm. Bruce'a A. Frasera, składał się z następujących okrętów:

- lotniskowce *Illustrious*, *Victorious*, *Indomitable* i *Indefatigable*;
- okręty liniowe *King George V* i *Howe*;
- krążowniki lekkie *Swiftsure*, *Argonaut*, *Black Prince*, *Ceylon*, *Newfoundland*, *Gambia* i *Achilles*;
- 22 niszczyciele.

Zadaniem BPF było podjęcie działań bojowych przeciwko Japonii początkowo w rejonie Holenderskich Indii Wschodnich, a następnie na wodach zachodniego Pacyfiku.

W czasie postoju *Illustriousa* na stoczni w Durbanie wykonano – oprócz usuwania rozmaitych uszkodzeń i awarii, które miały miejsce w czasie służby na Oceanie Indyjskim – następujące prace:

- usunięto ośmiolufowy „pom-pom" umieszczony za nadbudówką, co ułatwiło prowadzenie operacji lotniczych;
- dodano parę działek kal. 40 mm Boforsa;
- dodano kilka zdwojonych działek przeciwlotniczych kal. 20 mm Oerlikona.

Gdy *Illustrious* został oficjalnie wcielony w skład BPF miał następujące uzbrojenie:

- 16 armat uniwersalnych kal. 114 mm w zdwojonych wieżach, umieszczonych po dwie, po obu burtach w części dziobowej i rufowej okrętu;
- 6 ośmiolufowych „pom-pomów";
- 3 działka kal. 40 mm Boforsa;
- 19 zdwojonych i 14 pojedynczych (łącznie 52 lufy) działek kal. 20 mm Oerlikona.

Natomiast stan bazowanych na lotniskowcu samolotów wynosił:

- dwa dywizjony – 1830 i 1833, każdy po 18 myśliwców *Corsair*;
- dywizjon 854 złożony z 21 samolotów bombowo-torpedowych *Avenger*.

Pierwszy dywizjon lotniskowców (First Aircraft Carrier Squadron), złożony z czterech uprzednio wymienionych okrętów był gotowy do działań 17 grudnia 1944 roku.

W dniu 20 grudnia 1944 roku dwa brytyjskie lotniskowce „pancerne" – *Illustrious* i *Indomitable* – wyszły w morze z zadaniem zbombardowania rafinerii ropy naftowej w Pangkalan Brandan. Ale gdy samoloty nadleciały nad cel okazało się, że rejon rafinerii skryty jest całkowicie pod niskim pułapem chmur deszczowych. Wobec tego 16 *Avengerów* z dywizjonu 854 zbombardowało położony nieco bardziej na południe niewielki port Belawan Deli w północno-wschodnim rejonie Sumatry. Cztery samoloty *Corsair* z dywizjonu 1833 zrzuciły bomby na lotnisko w miejscowości Medan, a osiem innych zaatakowało lotnisko Kota Raja.



Corsair z 1833 dywizjonu startuje 25 lipca 1944 r. z pokładu *Illustriousa*, najprawdopodobniej celem patrolu.

Rafineria w Pangkalan została skutecznie zniszczona podczas następnego nalotu 4 stycznia 1945 roku, jednak *Illustrious* już nie brał udziału w tej akcji.

Kolejne wyjście w morze *Illustriousa* nastąpiło 16 stycznia 1945 roku. Tym razem płynęły wszystkie cztery brytyjskie lotniskowce. Dowódcą zespołu był kontradm. Philip Vian, który podniósł swoją flagę na *Indomitable'u*. Celem zgrupowania były zachodnie akweny Pacyfiku, gdzie siły amerykańskie szykowały się do uderzenia na wewnętrzny pierścień obrony Japonii, a trasa wiodła dookoła Australii.

Niejako „po drodze" 24 stycznia znaczna armada lotnicza z *Illustriousa*, *Indomitable'a*, *Victoriousa* i *Indefatigable'a*, złożona z 43 samolotów *Avenger* uzbrojonych łącznie w 172 bomby o wagomiarze 227 kg (po cztery na maszynę), 12 samolotów Fairey *Firefly* oraz 50 eskortujących myśliwców, zaatakowała dużą rafinerię ropy naftowej Pladjoe koło Palembangu na południowej Sumatrze, już na południowej półkuli. Nalot zakończył się sukcesem i znaczna część rafinerii została wyłączona z działania.

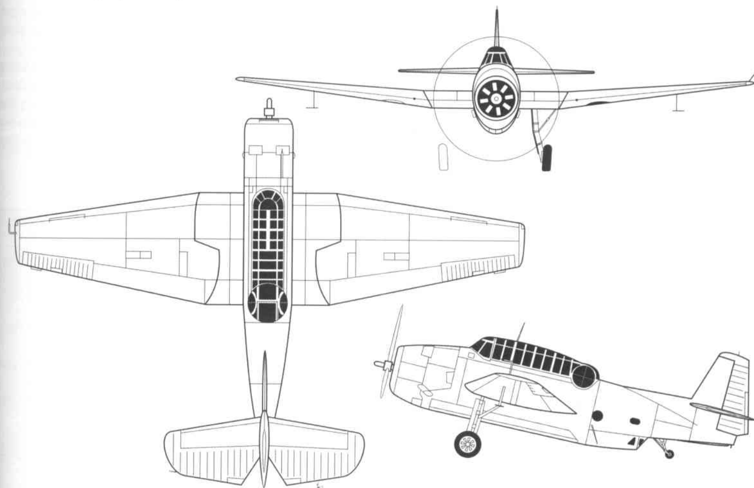
Podobny efekt miał drugi zmasowany atak na rafinerię Soengi Gerong, również w pobliżu Palembangu. W czasie tego ataku strona brytyjska poniosła dość znaczne straty, zestrzelonych bowiem zostało łącznie 16 samolotów z lotniskowców, z tego osiem z lotniskowca *Illustrious*. Straty japońskie – oprócz zniszczonej rafinerii produkującej paliwo lotnicze – wyniosły ponad 30 samolotów zestrzelonych w powietrzu i 38 zniszczonych na ziemi.

W kilkanaście minut po zakończeniu nalotu na rafinerię nastąpił japoński kontratak, w którym wzięło udział siedem samolotów. Co prawda wszystkie zostały strącone przed dotarciem do celu, jednakże *Illustrious* został dwukrotnie trafiony pociskami kal. 133 mm, wystrzelonymi przez artylerię brytyjskiego okrętu liniowego *King George V*, broniącego się przed atakiem japońskich dwusilnikowych bombowców

[54] Były to okręty liniowe *Queen Elizabeth*, *Valiant* i *Richelieu* (franc.), krążownik liniowy *Renown*, krążownik ciężki *Cumberland*, krążowniki lekkie *Phoebe*, *Nigeria*, *Kenya*, *Ceylon*, *Gambia* (nowozel.) i *Tromp* (hol.) oraz niszczyciele *Racehorse*, *Raider*, *Rapid*, *Roebuck*, *Relentless*, *Rocket*, *Rotherham*, *Quilliam*, *Quality* i *Quickmatch* (austr.).

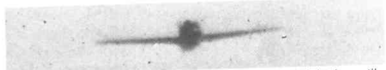
[55] Równolegle, tego samego 22 listopada utworzono też Flotę Wschodnioindyjską – East Indies Fleet, dowodzoną przez wiceadm. Arthura Johna Powera. Oba ugrupowania powstały po likwidacji brytyjskiej Floty Wschodniej (Eastern Fleet).

Samolot myśliwski Chance-Vought *Corsair*, moc silnika 2450 KM, prędkość 740 km/h, uzbrojenie 6 kaemów kal. 12,7 mm lub 4 działka kal. 20 mm oraz 8 pocisków rakietowych plus 1450 kg bomb.



Samolot bombowo-torpedowy Grumman TBF-1C *Avenger*, moc silnika 1600 KM, prędkość 445 km/h, uzbrojenie 1 kaem kal. 12,7 mm, 2 kaemy kal. 7,62 mm, do 907 kg bomb lub amerykańska torpeda lotnicza Mk XIII kal. 569 mm (22,4 cala).





Za kilka sekund kamikaze – D4Y3 'Judy' – uderzy w pokład dziobowy *Illustriousa.*

Kawasaki Ki-48 (przezwane przez Amerykanów „Lily"). Był to jeden z licznych w II wojnie światowej przypadków ostrzelania własnych jednostek („friend fire").

W wyniku nieszczęśliwych trafień został na *Illustriousie* zniszczony lewoburtowy „pom-pom" oraz lewa strona nadbudówki i – co było znacznie ważniejsze i bardzo tragiczne – zginęło z tego powodu 12 członków załogi, a 21 zostało rannych.



Zniszczona uderzeniem skrzydła osłona anteny radaru typu 272 na froncie pomostu *Illustriousa* wskutek ataku kamikaze 6 kwietnia 1945 r. Czaszkę i gałki oczne lotnika znaleziono na pokładzie lotniczym, zaś jego ratunkowa dinghy (dość dziwne wyposażenie, jak na misję samobójczą) zawisła na antenach radiowych.

10 lutego 1945 roku zespół brytyjskich okrętów BPF wszedł do Sydney, gdzie *Illustrious* udał się do wielkiego suchego doku (Captain Cook Dry Dock) o wymiarach 334 × 44,5 m, aby m.in. usunąć tam szkody poniesione wskutek „przyjaznego ostrzału" przez ww. brytyjski okręt liniowy. Głównym jednak problemem technicznym były drgania wału i śruby środkowej, co było prawdopodobnie efektem uszkodzenia doznanego podczas nalotu 10 stycznia 1941 roku. Wobec dużych trudności usunięcia poważnej usterki zdecydowano się na odłączenie (!) wału z centralnej siłowni tak, że lotniskowiec stał się okrętem dwuśrubowym o zmniejszonej o 1/3 mocy. W efekcie maksymalna prędkość wynosiła 24 węzły.

15 marca 1945 roku *Illustrious* dołączył do pozostałych lotniskowców brytyjskich. Miało to miejsce na wyspie Manus w archipelagu Wysp Admiralicji leżących na północny wschód od Nowej Gwinei, gdzie znajdowała się baza operacyjna przygotowań do uderzenia i desantu na Okinawę.

Okinawa, największa wyspa archipelagu Riukiu, który rozciąga się łukiem między Formozą[56], a macierzystymi wyspami Japonii, stanowiła najbardziej umocniony punkt w stworzonym przez naturę wewnętrznym pierścieniu obronnym cesarstwa.

Złamanie Japonii bez przerwania owego pierścienia wewnętrznego było zdecydowanie niemożliwe. Lotnictwo dalekiego zasięgu, choćby użyte w maksymalnej liczbie maszyn, nie miało szans na zadanie Japonii zdecydowanego i ostatecznego ciosu. Przede wszystkim z powodu zbyt dużych odległości od amerykańskich baz lotniczych na wyspach Guam, Tinian i Saipan w archipelagu Marianów, które wynosiły około 1500 mil morskich, a także z powodu konieczności utrzymywania w czasie lotu znacznej wysokości dla uniknięcia ognia artylerii przeciwlotniczej zarówno okrętowej, jak i później lądowej.

Po zdobyciu wyspy Iwo-dzima (w polskiej literaturze nazwa pisana też jako Iwo Jima), leżącej w połowie drogi między Marianami i Wyspami Japońskimi, 660 mil morskich na południe od Tokio, dowództwo sił amerykańskich doszło do wniosku, że dla utworzenia odpowiednich pozycji wyjściowych na Japonię należało zdobyć jeszcze jedną wyspę, na której można będzie zbudować lotnisko.

Taką wyspą była Okinawa. Desant na tę wyspę przewidziano na dzień 1 kwietnia 1945 roku, lecz bombardowania Okinawy zarówno z morza, jak i z powietrza rozpoczęły się grubo wcześniej.

W odległości około 200 mil morskich na południowy zachód od Okinawy znajdowała się grupa wysp o nazwie Sakishima Gunto, a na kilku z nich Japończycy posiadali bazy lotnicze. Aby więc odciąć od tej strony ewentualną pomoc dla zaatakowanej Okinawy Amerykanie postanowili wykonać równoczesne uderzenie na archipelag Sakishima Gunto. Zadanie to przypadło zespołowi lotniskowców brytyjskich, które wraz z pozostałymi okrętami BPF utworzyły zespół operacyjny okrętów Task Force 57 wchodzący w skład Piątej Floty US Navy.

26 marca *Illustrious* wraz z TF 57 znalazł się w pobliżu wysp Ishigaki i Miyako w grupie Sakishima Gunto (patrz mapka na następnej stronie) i brytyjskie samoloty pokładowe rozpoczęły bombardowanie lotnisk, urządzeń portowych, koszar i innych obiektów wojskowych zgodnie z założeniami operacji o kryptonimie „Iceberg" ('góra lodowa').

Akcję tę prowadzono niemal nieprzerwanie aż do 8 kwietnia. W trakcie jej trwania, 6 kwietnia *Illustrious* stał się celem samobójczego ataku kamikaze w samolocie Yokosuka D4Y3 (nazwanego przez Amerykanów 'Judy'). Co prawda dzięki niezwykle gęstemu ogniowi obrony przeciwlotniczej (w ciągu kilku minut wystrzelono na lotniskowcu prawie 1400 pocisków z działek plot.) udało się zestrzelić samolot przed uderzeniem w pokład, jednakże eksplozja ładunku wybuchowego samobójcy w wodzie tuż koło burty spowodowała znaczne uszkodzenia płyt i elementów konstrukcji kadłuba okrętu w jego części podwodnej.

W dniu 8 kwietnia wydano rozkaz zastąpienia lotniskowca *Illustrious* przez bliźniaczego *Formidable'a*, jednakże do 13 kwietnia ten pierwszy prowadził jeszcze ataki na obiekty wojskowe w północnej części Formozy.

Rejon działań *Illustriousa* w styczniu 1945 r.



[56] Dziś bardziej znana pod chińską nazwą Tajwan. Nazwa Formoza pochodzi z języka portugalskiego – 'Ilha Formosa', czyli 'piękna wyspa'.



Rejon walk *Illustriousa* i TF 57 w okresie marzec-kwiecień 1945 r.

W czasie walk pod Sakishima Gunto i Formozą straty samolotów *Illustriousa* wyniosły trzy *Avengery* i dziewięć *Corsairów*.

W bazie w zatoce San Pedro na wyspie Leyte lotniskowiec *Illustrious* przebywał do 1 maja, kiedy to został odesłany do Sydney, a stamtąd 25 maja wyszedł w długi rejs bez eskorty do Wielkiej Brytanii. Do Rosyth przybył 27 czerwca 1945 roku, kończąc tym samym swoją działalność bojową.

Po wojennych przygodach i uszkodzeniach *Illustrious* został skierowany po raz kolejny na stocznię, tym razem w bazie Royal Navy w Rosyth. Remont planowano początkowo na okres około czterech miesięcy, lecz tymczasem skończyła się II wojna światowa i prace związane z remontami okrętów zeszły na plan dalszy i postój na stoczni trwał przez rok, do czerwca 1946.

Po dokonanych naprawach i wyposażeniu w nowoczesne urządzenia radarowe i radiokomunikacyjne *Illustrious* został przeklasyfikowany na jednostkę szkolną oraz okręt do przeprowadzania różnych prób. Z powodu małej prędkości lotniskowiec odstawiono do rezerwy na okres około 20 miesięcy (lata 1947-1948) i dopiero od września 1948 roku służył dla próbnych startów i lądowań dla nowych rodzajów samolotów z napędem turbośmigłowym oraz odrzutowym. Większość brytyjskich pilotów morskich szkolonych w latach 1948-1954 dokonywała swych pierwszych lądowań pokładowych właśnie na *Illustriousu*.


Piękne ujęcie *Illustriousa* podczas prób lotniczych w 1947 r. Tor katapulty prawie niewidoczny.

W listopadzie 1951 roku *Illustrious* został użyty jako transportowiec oddziałów wojskowych z Wielkiej Brytanii na Cypr w związku z antybrytyjskimi wystąpieniami w Egipcie. Swój ostatni rejs odbył w sierpniu 1954 roku.

W grudniu 1954 roku lotniskowiec został ostatecznie wycofany ze służby czynnej i stał w rezerwie w zatoce Gareloch w bok od estuarium rzeki Clyde, na północny zachód od Glasgow. Po decyzji z 11

Illustrious w 1945 r. z samolotami „made in USA" oraz nowoczesnym wyposażeniem radarowym.





października 1956 roku, aprobującej kasację *Illustriousa*, 3 listopada 1956 został sprzedany na złom British Iron and Steel Corp. (BISCO). Złomowano go w roku następnym w Faslane, choć niektóre opracowania podają błędnie rok 1956 jako datę rozbiórki[57].

W okresie działań wojennych lotniskowcem dowodziło łącznie sześciu komandorów. Byli to:

- od stycznia 1940 roku kmdr D. W. Boyd;
- od lutego 1941 kmdr G. S. Tuck;
- od października 1941 kmdr A. G. Talbot;
- od sierpnia 1942 kmdr R. L. B. Cunliffe;
- od maja 1944 kmdr C. E. Lambe;
- od lipca 1945 kmdr W. D. Stephens.

Pierwszy z nich wrócił na lotniskowiec *Illustrious* w roku 1942 jako kontradmirał zespołu lotniskowców Floty Wschodniej.

Samoloty lotniskowca uzyskały łącznie 51 pewnych zwycięstw i dziewięć prawdopodobnych, dwie dalsze maszyny przeciwnika zostały zestrzelone przez obronę przeciwlotniczą okrętu. Oprócz tego własne samoloty pokładowe zatopiły sześć statków handlowych (20 399 BRT) oraz okręt liniowy *Conte di Cavour* i pięć mniejszych okrętów.

HMS *Formidable*

Jak już wcześniej wspomniano, lotniskowiec *Formidable* został wcielony do służby w Royal Navy jako drugi z kolei okręt typu *Illustrious*, mimo że jego budowę rozpoczęto na stoczni Harland & Wolff w Belfaście w miesiąc później niż bliźniaczego *Victoriousa* w Newcastle-on-Tyne.

Wodowanie okrętu odbyło się dnia 17 sierpnia 1939 roku, kiedy nad Europą gromadziły się już chmury nadchodzącej wojny. Ze wszystkich państw, które wzięły w niej udział, najbardziej intensywne przygotowania czyniły Niemcy. Już 5 sierpnia 1939 roku udał się w morze zbiornikowiec zaopatrzeniowy Kriegsmarine *Altmark*, który miał służyć jako okręt pomocniczy w korsarskich wyprawach „pancerników kieszonkowych", w dwa dni po wodowaniu *Formidable'a* wyszło z portów na tzw. pozycje oczekiwania 13 niemieckich U-bootów, a 21 sierpnia „pancernik kieszonkowy" *Admiral Graf Spee*[58]. W tym samym czasie Niemcy toczyły rozmowy ze Związkiem Sowieckim dotyczące wspólnego rozbioru Polski, co nastąpiło 17 września 1939 roku.

Matką chrzestną podczas ceremonii wodowania lotniskowca *Formidable* była Lady Kingsley-Wood, żona ówczesnego sekretarza ds. lotnictwa.

Wymiary, uzbrojenie, opancerzenie i mechanizmy napędowe (liczba kotłów i ich rodzaj, liczba zespołów turbinowych, ich moc) oraz osiągana prędkość były początkowo identyczne jak na pierwszym lotniskowcu z tej serii. Jedyną różnicą był nieco dłuższy pokład lotniczy, którego długość wynosiła na *Formidable'u* 204,2 m (długość pokładu lotniczego *Illustriousa* wynosiła podczas oddania do służby 189 m).

Wcielenie okrętu do służby nastąpiło 24 listopada 1940 roku, w okresie bardzo trudnym dla Wielkiej Brytanii, gdy po upadku Francji, Belgii i Holandii została ona osamotniona w walce ze zbrojną koalicją Niemiec i Włoch.

Nic więc dziwnego, że już w ciągu miesiąca od wejścia do służby *Formidable* został wysłany w rejon środkowego Atlantyku w poszukiwaniu – zresztą bezowocnym – niemieckich rajderów na mniej lub bardziej odległych akwenach oceanicznych.

Pobyt *Formidable'a* w tym rejonie nie trwał długo, bowiem po poważnych uszkodzeniach jakich doznał bliźniaczy *Illustrious* 10 stycznia 1941 roku *Formidable* otrzymał rozkaz dołączenia do osłabionej Floty Śródziemnomorskiej.

Lotniskowiec udał się w daleką podróż wokół Afryki, po drodze zaatakował wyznaczone cele w portach włoskich kolonii we wschodniej części Afryki – Kismaju (dziś Kismaayo) i Mogadiszu w południowej części Somali oraz Massauę (dziś Mits'wa lub Mitsiwa) w Erytrei nad Morzem Czerwonym. Następnie, 10 marca 1941 roku *Formidable* przeszedł przez Kanał Sueski i dołączył do zespołu adm. Cunninghama.

Klęska floty włoskiej pod Matapanem

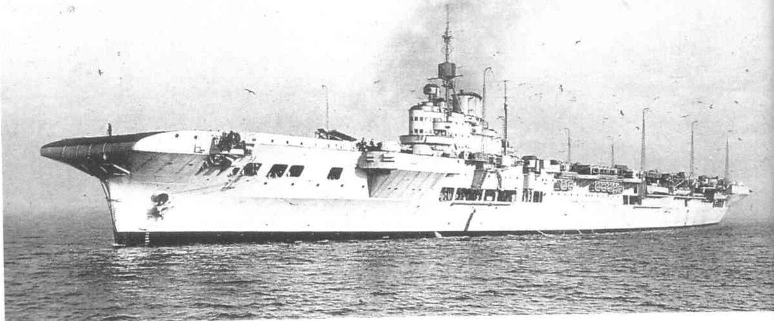
W dniu 27 marca w godzinach porannych na akwenie na południe od Cieśniny Messyńskiej nastąpiło spotkanie kilku silnych zespołów włoskich okrętów wojennych pod dowództwem adm. Angelo Jachino.

---

[57] Z kolei H. T. Lenton, British Battleships and Aircraft Carriers, New York 1972, s. 98, pisze, że *Illustrious* został sprzedany Shipbreaking Industries i 3 listopada 1956 r. przybył do Faslane celem pocięcia. Na marginesie – Faslane leży w Szkocji, w pobliżu Glasgow. Od dłuższego czasu jest tam baza brytyjskich atomowych okrętów podwodnych, w tym m.in. uzbrojonych w pociski balistyczne, wpierw *Polaris*, a teraz *Trident*.

[58] Bliższe szczegóły niemieckich przygotowań do wojny znajdzie Czytelnik – między innymi – w książce Andrzeja Perepeczko, Burza nad Atlantykiem, t. 1, Warszawa 1999.

Świeżo ukończony w 1940 r. *Formidable*.





Klasyczna, lekko wyretuszowana fotografia *Formidable'a* w wojennym kamuflażu. Na dziobie postawiona kurtyna („palisada") przeciwdziałająca podmuchom.

W skład wymienionych zespołów wchodziły następujące okręty:
- świeżo zbudowany okręt liniowy *Vittorio Veneto*;
- krążowniki ciężkie *Zara*, *Pola*, *Fiume*, *Trieste*, *Trento* i *Bolzano*;
- krążowniki lekkie *Duca degli Abruzzi* i *Garibaldi*;
- 17 niszczycieli.

Jak wynika z powyższego zestawienia, włoska marynarka wojenna wysłała w morze prawie całą posiadaną w owym czasie flotę wojenną. Celem zaczynającej się wyprawy było przecięcie morskich linii komunikacyjnych na trasie Egipt-Grecja, którymi płynęło zaopatrzenie dla stacjonujących w tym czasie w Grecji oddziałów Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego.

Wyprawa włoskich okrętów doszła do skutku „dzięki" usilnym naleganiom ze strony Kriegsmarine, co wiązało się z planowanym niemieckim atakiem na kraje bałkańskie – Jugosławię i Grecję. Należy podkreślić, że strona włoska podjęła się wykonania rozpoczynanej operacji z dużymi oporami, a nawet wręcz niechęcią.

Mimo starannego przestrzegania tajemnicy adm. Cunningham, dowódca Floty Śródziemnomorskiej, już 25 marca uzyskał od wywiadu brytyjskiego pierwsze wiadomości o szykowanej przez flotę włoską operacji.

Po rozpatrzeniu wszystkich możliwości celu takiej wyprawy Brytyjczycy doszli do słusznego wniosku, że celem wypadu może być chęć zaatakowania konwojów na trasie Aleksandria-Kreta-Pireus.

W związku z takimi domysłami adm. Cunningham wydał 26 marca rozkaz, który polecał przygotowanie gotowości do wyjścia w morze podległym mu zespołom okrętów. Admirał przewidywał, że do spotkania z okrętami włoskimi powinno dojść na wodach na południe od Krety.

Cunningham dysponował następującymi okrętami:
- okręty liniowe – *Warspite* (jednostka flagowa admirała), *Barham* i *Valiant*;
- lotniskowiec *Formidable* (d-ca kmdr A. W. la T. Bisset, na pokładzie również kontradm. D. W. Boyd, do niedawna – jako komandor – dowódca bliźniaczego *Illustriousa*);
- krążowniki lekkie *Orion*, *Ajax* i *Perth* (australijski);
- 12 niszczycieli.

Na lotniskowcu *Formidable* bazowało wówczas 13 samolotów myśliwskich *Fulmar*, tworzących dywizjony 803 oraz 806, 10 samolotów bombowo-torpedowych Fairey *Albacore* (siedem z dywizjonu 826 i trzy z dywizjonu 829) i cztery samoloty torpedowe *Swordfish* z dywizjonu 829.

Główny zespół okrętów brytyjskich wyszedł z Aleksandrii w morze wieczorem 27 marca i skierował się w stronę wyspy Gavdos na południe od Krety. Pozostałe zespoły miały dołączyć w tym rejonie następnego dnia w godzinach porannych.

Wczesnym rankiem 28 marca z lotniskowca wystartowały samoloty rozpoznawcze i o godz. 07.20 pilot dostrzegł zespół włoski złożony z czterech krążowników i czterech niszczycieli, a pilot drugiej maszyny doniósł o 07.35, że również zaobserwował cztery krążowniki i sześć niszczycieli.

W kilkanaście minut później ten sam pilot – por. A. S. Whitworth – zameldował, że widzi trzy okręty liniowe w asyście niszczycieli. Po kilku dalszych minutach z gniazda bocianiego krążownika lekkiego *Orion* dostrzeżono okręty włoskie, które wkrótce rozpoznano jako trzy krążowniki ciężkie typu *Trieste* w asyście niszczycieli.

Ponieważ główne siły brytyjskie znajdowały się jeszcze w odległości około 100 mil morskich, dowódca zespołu krążowników, do którego należał *Orion* – wiceadm. Henry Daniel Pridham-Wippell, zdecydował się na dość ryzykowny manewr wciągnięcia znacznie silniejszego przeciwnika w walkę, aby zatrzymać go do nadejścia brytyjskich sił głównych. Wiceadmirał liczył też na samoloty torpedowe lotniskowca *Formidable*.

Brytyjskie krążowniki lekkie (w tym jeden australijski – przyp. red.) i niszczyciele ruszyły prowokacyjnie na zbliżenie do zaobserwo-



wanych jednostek włoskich, które – gdy dystans zmniejszył się o godz. 08.12 do 22 500 metrów – otworzyły ogień z armat kal. 203 mm. Rozpoczęła się poranna faza bitwy, nazwana później bitwą u przylądka Matapan.

Gdy admirał Cunningham otrzymał wiadomość o natknięciu się na okręty włoskie i rozpoczęciu wymiany ognia zdecydował, że należy jak najszybciej zaatakować przeciwnika przy pomocy będących do dyspozycji samolotów, bo tylko one mogły pokonać w krótkim czasie odległość około 70 mil morskich dzielących miejsce bitwy od aktualnej pozycji zespołu brytyjskiego. Wysłał więc rozkaz startu samolotom stacjonującym w bazie lotniczej w Maleme na Krecie i równocześnie polecił, aby na *Formidable'u* przygotowano do startu zespół szturmowy samolotów torpedowych.

O godzinie 09.20 wydano rozkaz startu i lotniskowiec począł wykręcać pod wiatr i samoloty zaczęły ustawiać się na pokładzie w pozycji startowej.

Pierwszy zespół atakujący składał się z sześciu samolotów *Albacore* z dywizjonu 826, uzbrojonych w torpedy lotnicze kal. 450 mm Mk XII, mające zasięg 1370 m przy prędkości 40 węzłów lub 3200 m przy 27 w. Nastawione one były na zanurzenie kilku metrów, aby w przypadku trafienia okrętu nieprzyjacielskiego wyrządzić mu jak największe szkody.

Samoloty torpedowe prowadził kpt. Gerald Saunt, dowódca dywizjonu 826. Jako osłona przeciwko ewentualnym atakom nieprzyjacielskich samolotów wystartowały dwa samoloty myśliwskie *Fulmar* i dodatkowo jeden *Swordfish* jako jednostka obserwacyjna.

Kapitan Saunt ze swoim zespołem leciał w kierunku północno-zachodnim, gdzie powinny znajdować się krążowniki włoskie, atakujące o godz. 08.00 zespół Pridham-Wippella.

Kilka minut przed jedenastą lotnicy dostrzegli zespół brytyjski, złożony z czterech krążowników lekkich w towarzystwie trzech niszczycieli, a w chwilę potem włoski okręt liniowy z czteroma niszczycielami. Saunt natychmiast zdecydował się na atak na okręt liniowy.

Trzy torpedowe *Albacory* zatoczyły łuk by zejść na dogodną do ataku pozycję. Jednak niesprzyjający wiatr oraz duża prędkość poruszania się celu sprawiły, że samoloty pierwszej fali mogły rozpocząć atak dopiero o godz. 11.25. Cała trójka samolotów torpedowych ruszyła do ataku od strony słońca. Kapitan Saunt celował swoim samolotem wprost w kadłub włoskiego pancernika.

Zwolniona torpeda z pluskiem wpadła do wody i pomknęła ku strzelającemu ze wszystkich dział okrętowi. Saunt przeleciał nisko nad masztami pancernika i poderwał maszynę do góry.

Druga fala samolotów torpedowych schodziła do ataku.

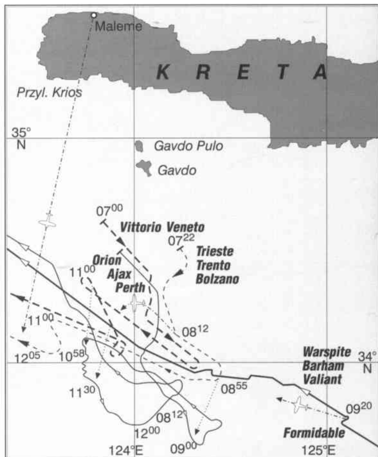
Admirał Cunnigham zdawał sobie sprawę, że o ile nie uda mu się zmniejszyć prędkości okrętów włoskich, wówczas zdołają one skryć się pod osłonę własnego lotnictwa. Wiedział doskonale, że należy wykorzystać moment, kiedy zespół włoski pozbawiony jest z jakiejś przyczyny osłony powietrznej, i kiedy są szanse uszkodzenia, a może nawet zniszczenia jednego z okrętów adm. Jachino.

Gdy z meldunków kpt. Saunta i wiceadm. Pridham-Wippella dowiedział się, że przeciwnikiem jest pancernik *Vittorio Veneto*, postanowił przeciwko niemu skierować wszystkie samoloty jakie miał w dyspozycji.

O godzinie 12.22 wystartowały maszyny drugiego rzutu.

Tym razem dowódca dywizjonu 829, kpt. J. Dalyell-Stead, miał w swoim zespole uderzeniowym trzy *Albacory* i dwa *Swordfishe*. Osłonę stanowiły dwa myśliwce *Fulmar* z dywizjonu 803.

W międzyczasie ze wszystkich stron poczęły nadlatywać samoloty brytyjskie zaalarmowane sygnałem adm. Cunninghama. Trzy *Swordfishe* z dywizjonu 815 z Maleme na Krecie odnalazły o godz. 12.05 zespół wiceadm. Luigi Sansonettiego i zaatakowały torpedami krążownik ciężki *Bolzano*. Niestety, żadna z nich nie trafiła w cel.



Bitwa u przylądka Matapan – faza poranna.

Z lotnisk na terytorium greckim wystartowały również dywizjony bombowe. O godzinie 14.20 trzy *Blenheimy* z 84 dywizjonu lotnictwa bombowego RAF-u zaatakowały pancernik *Vittorio Veneto*. Atak ten również nie przyniósł żadnych rezultatów. Tak samo drugi nalot przeprowadzony przez sześć *Blenheimów* ze 113 dywizjonu bombowego o godz. 14.50 nie spowodował uszkodzeń włoskich okrętów wojennych.

O godzinie 15.10 zespół uderzeniowy kpt. Dalyell-Steada dostrzegł poszukiwany cel – pancernik *Vittorio Veneto*. W pobliżu kręcił się samolot zwiadowczy 4F, pilotowany przez por. Ellisa.

– *Atakujemy od strony słońca!* – postanowił kapitan.

Zniżył swoją maszynę do wysokości 1500 metrów. Teraz dopiero zauważyli go Włosi i czołowy niszczyciel eskadry otworzył silny ogień przeciwlotniczy.

Trzy atakujące *Albacory* szły tymczasem prosto na potężny pancernik. W odległości około 3000 metrów przed dziobem rozprysnęły się nagle na boki. Dwie maszyny runęły na prawo, a jedna na lewo, by po wykonaniu ostrych skrętów zaatakować okręt liniowy z obu jego stron, jednocześnie pod różnymi kątami. W takiej sytuacji dowódca *Vittorio Veneto* miał tylko jedno wyjście – ustawić się równolegle do przypuszczalnej linii ataku, by narażać jak najmniejszą powierzchnię swojego okrętu.

Posłuszny komendzie na ster pancernik począł powoli skręcać w prawo. W tym samym momencie samolot kapitana znajdujący się już w odległości około 900 metrów zrzucił torpedę. W kilkanaście sekund potem włoska artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła samolot dowódcy dywizjonu 829.

Podczas gdy kpt. Dalyell-Stead przeżywał ostatnie sekundy swojego życia, dwie pozostałe maszyny – 5K i 4B – zdecydowały się zaatakować pancernik z lotu nurkowego. Z wysokości 2500 metrów poczęły spadać gwałtownie w dół.

W tym samym momencie po lewej burcie, w okolicy rufy pancernika wykwitła potężna fontanna wody.

Vittorio Veneto został trafiony! Do celu doszła torpeda rzucona przez



Formidable w swej pierwotnej postaci.

samolot kpt. Dalyell-Steada. Potężny pancernik zatrząsł się cały pod gwałtownym uderzeniem. Po chwili przechylił się mocno na lewą burtę, zwolnił swój bieg i w kilka minut po trafieniu torpedą, o godz. 15.30, maszyny okrętu zastopowały i *Vittorio Veneto* stanął.

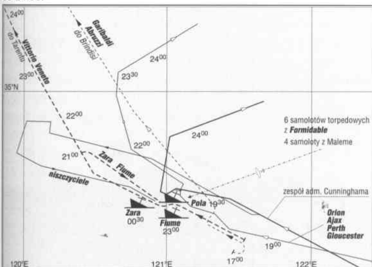
Pierwszy poważny cios w bitwie pod Matapanem został zadany. Okręt flagowy, ciężko uszkodzony, kołysał się bezradnie w miejscu na lekkiej fali.

Torpeda, którą rzucił w ostatnim swoim ataku kpt. Dalyell-Stead, trafiła w część rufową pancernika koło lewej śruby, około 6 metrów poniżej linii wodnej. Na skutek gwałtownego wybuchu odmówiły posłuszeństwa pompy urządzenia sterowego, ster zaciął się i okręt nie mógł utrzymać kursu. Przez kilka minut turbiny jeszcze obracały się, jednak o godz. 15.30 pancernik zastopował.

Natychmiast po trafieniu okrętu na rufę ruszyły drużyny awaryjne, aby usunąć uszkodzenia. Przy bliższym badaniu okazało się, że eksplozja torpedy wygięła zewnętrzny, lewy wał śrubowy, tak że na razie nie nadawał się on do użytku. Zniszczeniu uległ również system smarowania wewnętrznego lewego wału śrubowego oraz fundamenty jego łożysk nośnych. Do części rufowej okrętu wdarło się przez wyrwany wybuchem otwór około 4000 ts wody i pancernik przechylił się na lewą burtę i rufę.

Zespół adm. Jachino znajdował się w odległości 420 mil morskich od Tarentu – najbliższej bazy włoskiej marynarki wojennej. Zewsząd czyhało na niego niebezpieczeństwo. Admirał zdawał sobie sprawę, że aż do zapadnięcia zmroku należy oczekiwać dalszych nalotów lotniczych, w nocy zaś istniała możliwość ataku torpedowego niszczycieli. Potężny, ale unieruchomiony pancernik przedstawiał łatwy i niezwykle atrakcyjny cel.

Bitwa u przylądka Matapan – 28 marca 1941 r. – faza nocna od godz. 17.00 do 24.00.



Drużyny awaryjne uwijały się jak w ukropie. Już po kilkudziesięciu minutach przyszedł meldunek na pomost, że można ruszyć obiema prawymi turbinami. Poważnie uszkodzone urządzenia sterowe musiano zastąpić sterowaniem ręcznym.

Vittorio Veneto ruszył powoli w kierunku na Tarent. Ciągle jeszcze przechylony na lewą burtę osiągał jednak 16 węzłów prędkości.

Porucznik Whitworth, który objął komendę nad dywizjonem po śmierci kpt. Dalyell-Steada, zameldował po powrocie na *Formidable'a*, że pancernik *Vittorio Veneto* został trafiony jedną lub dwiema torpedami. Admirał Cunningham zrozumiał natychmiast, iż należy za wszelką cenę kontynuować ataki na zespół włoski, oraz że należy bezwzględnie utrzymać kontakt z okrętami adm. Jachino.

O godzinie 17.50 z katapulty flagowego *Warspite'a* wystartował wodnosamolot pływakowy *Swordfish*, pilotowany przez kpt. Bolta.

Po 30 minutach lotu, o godz. 18.20, kpt. Bolt dojrzał w dole uszkodzony pancernik. W kilka minut później donosił adm. Cunninghamowi:

Nieprzyjaciel znajduje się w pozycji 35°05'N, 24°E, kurs 300°, prędkość 12-15 węzłów.

Dowódca Mediterranean Fleet szybko obliczył swoje szanse. Odległość między obydwoma zespołami wynosiła obecnie 50 mil morskich, przewaga zaś prędkości okrętów brytyjskich 8-10 węzłów. Na zmniejszenie odległości do dystansu 20 mil, dogodnego do otwarcia ognia, potrzeba było trzech do czterech godzin, a wtedy będzie zupełnie ciemno i możliwość odnalezienia Włochów znacznie zmaleje.

Z pokładu lotniskowca wystartował już po raz trzeci tego dnia zespół uderzeniowy. Kontradmirał Boyd zgromadził wszystkie zdolne do natychmiastowego lotu maszyny. Sześć *Albacorów* z 826 dywizjonu i dwa *Swordfishe* z 829 dywizjonu uzupełniły paliwo i zostały uzbrojone w torpedy. Dowództwo nad całością objął kpt. Saunt, który już przed południem prowadził samoloty do ataku na *Vittorio Veneto*.

Zespół uderzeniowy miał zaatakować uszkodzony pancernik, aby dobić go zupełnie lub przynajmniej całkowicie unieruchomić. Do startujących z *Formidable'a* maszyn miały jeszcze dołączyć dwa *Swordfishe* z 815 dywizjonu z Maleme, pilotowane przez por. F. M. A. Torrens-Spence'a i ppor. J. L. Kigella.

Samoloty z Maleme nadleciały nad włoskie ugrupowanie o godz. 18.10 i zgodnie z rozkazami oczekiwały na zespół uderzeniowy z lotniskowca, który miał zaatakować Włochów w kilkanaście minut po



zapadnięciu zmroku i po wykonaniu zadania powinien był lądować na lotnisku w Maleme, ponieważ nocne lądowanie na *Formidable'u* tak dużej liczby samolotów mogło okazać się zbyt ryzykowne.

Niezależnie od nadziei pokładanych w ataku lotniczym, adm. Cunningham wydał rozkaz niszczycielom swojego zespołu (stanowiły one flotylle 2, 10 i 14), aby przygotowały się do nocnego ataku torpedowego na okręty przeciwnika.

O godzinie 18.55 kpt. Bolt raportował dalsze szczegóły:

Nieprzyjaciel przeprowadził koncentrację swoich sił. Dotychczas zostały zidentyfikowane następujące jednostki – jeden pancernik, sześć krążowników i 11 niszczycieli.

Raport ten przejęli również Włosi. Po rozszyfrowaniu go adm. Jachino zdziwił się, jak był on dokładny. Zazdrościł w tej chwili admirałowi brytyjskiemu, że miał tak doskonałe dane o przeciwniku. O sobie nie mógł tego powiedzieć. W dalszym ciągu nie wiedział ani ile jednostek poza zespołem krążowników lekkich liczy zespół Royal Navy, ani też gdzie się on znajduje.

W kilka minut później, kpt. Bolt miał ponownie zadziwić włoskiego admirała, kolejny bowiem meldunek brytyjskiego obserwatora brzmiał:

Nieprzyjaciel płynie w pięciu kolumnach. Licząc od lewej do prawej – trzy niszczyciele, trzy krążowniki, okręt liniowy typu Littorio *i dwa niszczyciele, trzy krążowniki ciężkie i dwa lekkie. Osłonę przeciwpodwodną stanowią cztery niszczyciele.*

Słońce zaszło o godz. 18.51. Piloci w samolotach zespołu uderzeniowego widzieli jeszcze ze swojej wysokości krwawo czerwony dysk zapadający w ciemnoszafirową, gładką toń. Było jednak jeszcze za jasno i ciemne maszyny wyraźnie odbijały od oświetlonych ostatnimi promieniami obłoków.

O godzinie 19.15 adm. Jachino, któremu meldowano o krążących w oddali samolotach brytyjskich, wydał rozkaz zmiany kursu. Jednocześnie cztery towarzyszące niszczyciele zaczęły stawiać gęstą zasłonę dymną, aby jak najbardziej utrudnić spodziewane ataki lotnicze.

Niemal równocześnie kpt. Saunt dał sygnał do ataku. Krążące już od dłuższego czasu samoloty poczęły, jeden po drugim, spadać w dół.

W tym momencie włoskie krążowniki zapaliły reflektory i złapały samolot Saunta w stożek oślepiającego światła. Mimo to udało się zrzucić torpedę w dobrym, jak się wydawało obserwatorowi, momencie. Siedem pozostałych samolotów pozbyło się swoich torped w ciągu niespełna dwóch minut i nocny atak lotniczy zakończył się.

W jego efekcie jednakże *Vittorio Veneto* nie doznał dalszych uszkodzeń, natomiast jedna torpeda lotnicza trafiła krążownik ciężki *Pola*.

O godzinie 20.18 adm. Jachino wydał rozkaz wiceadm. hr. Carlo Cattaneo, aby zawrócił z ciężkimi krążownikami *Zara* i *Fiume* oraz z czterema niszczycielami na ratunek uszkodzonemu bliźniaczemu krążownikowi *Pola*.

Okręty wiceadm. Cattaneo odeszły zgodnie z rozkazem, a siły główne – *Vittorio Veneto*, *Trento*, *Trieste* i *Bolzano* wraz z niszczycielami – położyły się na kurs 323° i z prędkością 19 węzłów podążały w kierunku Tarentu. Krążowniki lekkie *Garibaldi* i *Duca degli Abruzzi* zostały już wcześniej odesłane do Brindisi i teraz znajdowały się już bardzo daleko od pozostałych okrętów włoskich.

O godzinie 22.30 na okręcie flagowym adm. Jachino zaobserwowano nagle snop dalekiego światła silnego reflektora, a następnie błyski salw artyleryjskich w odległości około 40-45 mil morskich.

I dywizjon włoskich krążowników ciężkich wdał się w walkę nocną.

Po otrzymaniu meldunku o uszkodzeniu włoskiego pancernika adm. Cunningham zbliżył się z okrętami swojego zespołu do unieruchomionej jednostki, którą wzięto za *Vittorio Veneto*, podczas gdy w rzeczywistości był to krążownik ciężki *Pola*.

Około godz. 22.30 brytyjskie pancerniki *Warspite*, *Barham* i *Valiant* otworzyły gwałtowny ogień, równocześnie niszczyciele zapaliły silne reflektory. W ich świetle włoskie krążowniki ciężkie *Zara* i *Fiume* zostały dosłownie w ciągu kilkunastu minut rozstrzelane i zatopione.

Włosi stracili też od brytyjskich torped niszczyciele *Alfieri* i *Carducci*. Uszkodzony uprzednio torpedą lotniczą krążownik *Pola* został przed świtem posłany na dno torpedami niszczycieli *Jervis* i *Nubian*.

Bitwa pod Matapanem zakończyła się zdecydowaną klęską Włochów, którzy – oprócz okrętów – utracili również około 3000 marynarzy.

Znaczny udział w brytyjskim zwycięstwie miały samoloty bazujące na lotniskowcu *Formidable*.

Pomimo odniesionego zwycięstwa sytuacja Sprzymierzonych, a praktycznie samotnej w dalszym ciągu Wielkiej Brytanii, w rejonie Morza Śródziemnego była wiosną 1941 roku nadal zdecydowanie niekorzystna. Błyskawiczne sukcesy wojsk niemieckich na Bałkanach zmusiły dowództwo sił brytyjskich na Bliskim Wschodzie do pospiesznej ewakuacji Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego z Grecji i lotniskowiec *Formidable* – wraz z innymi okrętami – osłaniał konwoje z wycofywanymi wojskami.

W maju lotniskowiec otrzymał rozkaz zniszczenia lotniska na wyspie Karpathos (noszącą wówczas włoską nazwę Scarpanto) w archipelagu Dodekanezu, na którym stacjonowały eskadry Luftwaffe. Lotnisko zostało zniszczone 26 maja, jednakże niemieckie samoloty nurkujące Ju-87 zaatakowały brytyjskie okręty i – mimo silnej obrony, podczas której zostało zestrzelonych sześć samolotów przez myśliwce lotniskowca – poważnie uszkodziły niszczyciel *Nubian* typu 'Tribal' oraz lotniskowiec *Formidable*. Został on trafiony dwiema bombami po 500 kg każda w pokład startowy. Jedna z kolejnych bomb, która wpadła do wody i eksplodowała tuż koło burty okrętu, wybiła spory otwór w poszyciu prawej burty poniżej linii wodnej. Wskutek tych trafień na lotniskowcu zginęło 12 członków załogi, a 10 odniosło rany.

9 maja 1945 r. – *Formidable* trafiony przez kamikaze.







Jedno z najsłynniejszych zdjęć II wojny światowej – *Formidable* uszkodzony 4 maja 1945 r. podczas operacji „Iceberg" w rejonie archipelagu Sakishima Gunto.

Na *Nubianie* straty wyniosły 15 zabitych i 6 rannych, a dwa rufowe zdwojone stanowiska artyleryjskie zostały wyłączone z akcji.

Po prowizorycznej naprawie w Aleksandrii *Formidable* został odesłany na stocznię Norfolk Navy Yard w Wirginii w Stanach Zjednoczonych, gdzie lotniskowiec przebywał od 26 sierpnia do 29 listopada 1941 roku. W trakcie remontu wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze okrętu o 10 działek kal. 20 mm Oerlikona.

W czasie drogi powrotnej do Wielkiej Brytanii *Formidable* zderzył się z *Illustriousem* i musiał ponownie udać się na stocznię, tym razem w Wielkiej Brytanii, w Birkenhead.

W okresie od marca do sierpnia 1942 roku *Formidable* przebywał na wodach Oceanu Indyjskiego, współpracując z pozostałymi lotniskowcami brytyjskimi. Okręt brał w tym czasie udział w kilku wypadach przeciwko japońskim bazom, a następnie skierowano go na stocznię marynarki wojennej w Rosyth, gdzie przebywał stosunkowo krótko, bo od 21 września do 13 października 1942 roku[59].

Na przełomie października i listopada *Formidable* został wcielony w skład Zespołu „H", stacjonującego w Gibraltarze i brał udział w operacji „Torch" ('pochodnia'), czyli desancie Sprzymierzonych na Północną Afrykę. Zespół ten składał się wówczas z dwóch okrętów liniowych (*Duke of York* i *Rodney*), krążownika liniowego *Renown*, trzech lotniskowców (oprócz *Formidable'a* – *Victorious* i *Furious*), trzech krążowników (*Bermuda*, *Argonaut* i *Sirius*) i 17 niszczycieli.

W tym okresie na lotniskowcu *Formidable* bazowały cztery dywizjony samolotów, a mianowicie:

✧ dywizjon 885 składający się z samolotów *Seafire*;
✧ dywizjony 888 i 893 złożonye z *Martletów*;
✧ dywizjon 820 składający się z samolotów *Albacore*.

W czasie działań w zachodniej części Morza Śródziemnego jeden z *Albacorów* lotniskowca storpedował i zatopił w drugiej połowie listopada 1942 roku w rejonie Algieru niemiecki okręt podwodny *U 331* płynący na powierzchni (był to U-boot, który rok wcześniej posłał na dno u wybrzeży Cyrenajki brytyjski pancernik *Barham*).

W lipcu i wrześniu 1943 roku *Formidable* brał udział, wciąż w ramach Zespołu „H", w lądowaniu na Sycylii (operacja „Husky") oraz pod Salerno (operacja „Avalanche").

Wkrótce po tej ostatniej operacji lotniskowiec został odesłany do Wielkiej Brytanii i 29 listopada wszedł na stocznię Harland & Wolff w Belfaście, gdzie przez następne cztery miesiące, do 31 marca 1944, był remontowany i częściowo przebudowywany.

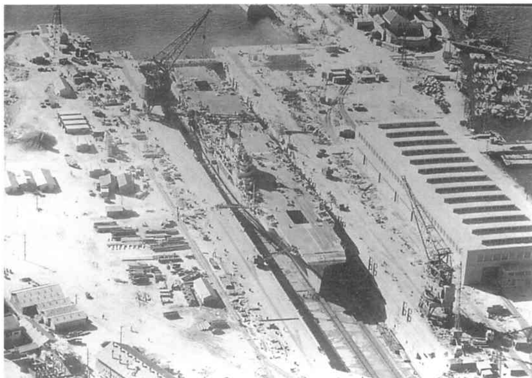
Oprócz rutynowych przeglądów i remontów urządzeń oraz instalacji okrętu nastąpiła rekonstrukcja jego uzbrojenia przeciwlotniczego. Małokalibrowa artyleria liczyła w tym czasie pięć ośmiolufowych i jeden czterolufowy „pom-pom" oraz 20 podwójnie sprzężonych i 14 pojedynczych działek kal. 20 mm Oerlikona.

Od czerwca 1944 roku *Formidable* wszedł w skład Home Fleet i w połowie lipca brał udział – w ramach operacji „Mascot" – w nalocie na niemiecki pancernik *Tirpitz*, który znajdował się w głębi fiordu Kaa w północnej Norwegii. Na pokładzie *Formidable'a* stacjonowały wówczas następujące dywizjony samolotów – dywizjon 1841 (*Corsairy*) oraz 827 i 830 (*Barracudy*). Ataku dokonano 17 lipca 1944 roku. Brały w nim udział również lotniskowce *Furious* i *Indefatigable*, lecz jego przebieg nie przyniósł spodziewanych efektów.

Pancernik *Tirpitz*, najsilniejszy okręt wojenny jaki znajdował się w tym rejonie Atlantyku, przez samą swoją obecność w pobliżu szla-

[59] Przyp. red.: David Hobbs, op.cit., s. 91, nie tylko nie pisze o remoncie w Birkenhead, ale nawet o całym pobycie *Formidable'a* na Oceanie Indyjskim, co jest niewątpliwie bardzo poważnym błędem. Stąd też czytelnika zaskakuje jego informacja: wrzesień 1942 r. powrót na Clyde celem remontu. Ponadto Clyde i Rosyth leżą zupełnie w innych miejscach Szkocji, to jest na przeciwległych jej wybrzeżach.





Formidable w 1945 r. w Sydney w wielkim suchym doku, nazywanym Captain Cook Dry Dock. Na dziobie widoczna litera „R".

ków konwojów płynących z pomocą dla Związku Sowieckiego stanowił poważne zagrożenie i Admiralicja zmuszona była w osłonie tych konwojów wysłać okręty liniowe.

15 sierpnia 1944 roku wyszedł w morze konwój JW-59 składający się z 33 statków, statku ratowniczego oraz 11 amerykańskich ścigaczy okrętów podwodnych, wysyłanych do Związku Sowieckiego w ramach pomocy wynikającej z ustawy amerykańskiego Kongresu o pożyczce i dzierżawie (Lend-Lease Act). Oprócz bezpośredniej eskorty (krążownik lekki *Jamaica* i 16 mniejszych okrętów) w morze wyszły – jako osłona – okręty Home Fleet w składzie:

- pancernik *Duke of York*;
- lotniskowce *Formidable*, *Indefatigable*, *Furious* oraz lotniskowce eskortowe *Trumpeter* i *Nabob* (okręt z załogą kanadyjską, ale z brytyjskim personelem lotniczym);
- trzy krążowniki[60];
- 20 niszczycieli, w tym sześć eskortowych.

22 sierpnia z pokładu lotniskowca wystartował przeciwko *Tirpitzowi* – w ramach zaplanowanej operacji o kryptonimie „Goodwood" – zespół złożony z 31 bombowców *Barracuda* w osłonie 53 myśliwców. Nalot jednakże nie przyniósł żadnych sukcesów, natomiast po stronie brytyjskiej utracono trzy samoloty.

We wrześniu 1944 roku *Formidable* został odesłany do Floty Śródziemnomorskiej, lecz wojna w tym rejonie dobiegała końca i lotniskowiec skierowano w początkach 1945 na Daleki Wschód.

1 marca *Formidable*, mając na pokładzie samoloty *Corsair* oraz *Avenger*, dotarł do Sydney. Tam dołączył do formacji BPF (jak już wspomniano, oznaczano tak w skrócie Brytyjską Flotę Pacyfiku), a 26 marca okręt został skierowany w rejon Sakishima Gunto (operacja „Iceberg").

W czasie działań w tamtym rejonie świata japoński samolot 'Zero' ('Zeke') z pilotem samobójcą (kamikaze) rozbił się 4 maja na pokładzie *Formidable*, mając podwieszoną bombę o wagomiarze 272 kg (600 funtów).

Dzięki pokładowi pancernemu powstałe uszkodzenia okrętu zostały usunięte w ciągu zaledwie 5 godzin i lotniskowiec mógł kontynuować działania.

W pięć dni później kolejny samolot samobójczy uderzył w pokład lotniczy okrętu razem z podwieszoną identyczną bombą. W efekcie zostało zniszczonych sześć samolotów znajdujących się aktualnie na pokładzie, a 10 dalszych wskutek pożaru w hangarze[61].

Po kolejnym remoncie *Formidable* powrócił do działań na Pacyfiku 1 lipca 1945 roku, czyli w czasie, gdy w Europie już od prawie dwóch miesięcy panował pokój. Przez kilkanaście pierwszych dni był okrętem flagowym kontradm. Philipa Viana, dowodzącego zespołem brytyjskich lotniskowców w Brytyjskiej Flocie Pacyfiku, która była częścią zespołu operacyjnego Task Force 37 Trzeciej Floty US Navy. W skład zespołu brytyjskiego wchodziły – oprócz *Formidable'a* – lotniskowce *Victorious*, *Implacable* oraz *Indefatigable*.

17 lipca 1945 roku samoloty *Formidable'a* (*Corsairy* dywizjonów 1841 oraz 1842, *Hellcaty* dywizjonu 1844 oraz *Avengery* dywizjonu 848) brały udział w intensywnych atakach na Tokio i okolice, natomiast 9 sierpnia, w dniu zrzucenia drugiej bomby atomowej, por. pilot R. H. Gray z Ochotniczej Rezerwy Kanadyjskiej Marynarki Wojennej (RCNVR) otrzymał najwyższe brytyjskie odznaczenie „Victoria Cross", na które zasłużył prowadząc atak na japońskie jednostki na wodach zatoki Onagawa w północno-wschodniej części wyspy Honsiu, na wschód od miasta Sendai.

Po zakończeniu działań wojennych lotniskowiec przewiózł byłych jeńców brytyjskich z Japonii do Australii, a następnie wykonał dwie podróże na trasie Wielka Brytania-Australia transportując zdemobilizowanych żołnierzy.

W listopadzie 1946 roku okręt powrócił do Portsmouth, gdzie z myślą o rezerwie wyładowano wszelkie zapasy. Być może zdejmowano też z niego rozmaite mniej lub bardziej użyteczne wyposażenie. W marcu 1947 roku okręt został przeniesiony do rezerwy ('unmaintained reserve' – bez opieki i konserwacji). W roku 1950 przeholowano go na kotwicowisko Motherbank koło Portsmouth i stał tam opuszczony i



Formidable oczekuje na kotwicowisku w pobliżu Ryde na wyspie Wight na odprowadzenie do stoczni złomowej.

---

[60] Jürgen Rohwer i Gerhard Hümmelchen, Chronik des Seekrieges 1939-1945, Oldenburg – Hamburg 1968, s. 474, piszą tylko o dwóch ciężkich – *Devonshire* i *Berwick*. W rzeczywistości trzecim był HMS *Kent*.

[61] Wg D. Hobbsa, op.cit. s. 91. Natomiast N. Friedman, op.cit., s. 148 – niezależnie od wzmianki o trafieniach kamikaze 4 i 9 maja – podaje inną wersję wydarzeń, która brzmi: *W dniu 18 maja samolot* Corsair *podczas lądowania nie zaczepił hakiem o aerofiniszery, przez co nie zdołał wyhamować i wpadł do hangaru, ponieważ platforma podnośnika samolotów znajdowała się w dolnym położeniu. Wskutek katastrofy działka myśliwca wszczęły samoczynnie ogień, co spowodowało poważny pożar we wnętrzu hangaru.* Należy przypuszczać, że prawdziwą jest wersja podana przez Normana Friedmana. Z kolei Zbigniew Flisowski, Burza nad Pacyfikiem, Poznań 1989, t. 2, s. 686, pisze (o pierwszym zdarzeniu): 4 maja kamikaze trafił lotniskowiec *Formidable* (straty 55 ludzi).

zaniedbany, zanim nie sprzedano go na złom Shipbreaking Industries 11 listopada 1953. W dniu 30 września 1955 roku przybył do Faslane celem rozbiórki. Tam go złomowano począwszy od listopada 1956 roku, choć część opracowań pisze o złomowaniu w 1955 lub 1956, nie podając bliższych datowań (pewne jest tylko, że nie został rozebrany w 1953 r. w Inverkeithing, jak chce często tu cytowany i zazwyczaj wiarygodny David Hobbs).

HMS *Victorious*

Jak już uprzednio wspomniano, lotniskowiec *Victorious* był trzecim według kolejności przekazywania do służby okrętem typu *Illustrious*. Budowa jego trwała dość długo bo od dnia położenia stępki do wcielenia do Royal Navy upłynęły 4 lata.

Victorious został zwodowany 14 września 1939 roku w pierwszych tygodniach II wojny światowej. Matką chrzestną okrętu była Lady Inskip, żona byłego brytyjskiego ministra obrony.

Admirał John C. Tovey, dowodzący grupą pościgową za *Bismarckiem*, wydał rozkaz, aby samoloty pokładowe wykonały nocny atak na okręt niemiecki. Było to zadanie trudne i ryzykowne, piloci bowiem dopiero co oddanego do służby lotniskowca nie mieli – jak na razie – większego doświadczenia. Dodatkowo pogoda była zdecydowanie zła, a widzialność – mimo panującego na tych szerokościach polarnego dnia – dość marna.

O godzinie 22.14 z pokładu *Victoriousa* wystartowało sześć myśliwców *Fulmar* z dywizjonu 800 i dziewięć samolotów torpedowych *Swordfish* z dywizjonu 825. Całością dowodził ppor. Eugene Esmonde[62].

Mimo złych warunków pogodowych samolotom udało się wykryć okręty przeciwnika już o godz. 23.27 i około północy *Swordfishe* wykonały nalot torpedowy na *Bismarcka*. Ze zrzuconych dziewięciu torped trafiła tylko jedna, nie wyrządzając zresztą jakiejś specjalnej szkody pancernikowi.



Fjord Hval – *Victorious* opuszcza Islandię 4 października 1941 r. Doskonale widoczny burtowy pas pancerny śródokręcia.

Wyposażanie okrętu trwało dość długo i przekazanie do służby nastąpiło 29 marca 1941 roku na stoczni Walker Naval Yard w Tyneside w rejonie Newcastle. Pierwszym dowódcą lotniskowca został kmdr Henry C. Bovell.

16 kwietnia *Victorious* wyszedł do Rosyth, gdzie 15 maja przyjął na pokład 48 samolotów myśliwskich *Hurricane* z przeznaczeniem dla garnizonu RAF-u na walczącej o swoje istnienie Malcie. Rejs na Morze Śródziemne nie doszedł jednak do skutku, bo tymczasem Admiralicja otrzymała informacje o wyjściu w morze dwóch niemieckich okrętów – potężnego pancernika *Bismarck* i krążownika ciężkiego *Prinz Eugen*. Wobec tego poczęto w trybie alarmowym montować zespół, który mógłby przeciwstawić się Niemcom. Włączono do niego nowoczesny, dotychczas nie biorący udziału w żadnej akcji bojowej lotniskowiec *Victorious*, na pokładzie którego znajdowały się – eskadra 800Z (myśliwce *Fulmar*) i dywizjon 825 złożony z dwupłatowców torpedowych *Swordfish*.

22 maja lotniskowiec wyszedł w morze w zespole złożonym z okrętu liniowego *King George V*, czterech krążowników i siedmiu niszczycieli.

24 maja wczesnym rankiem nastąpiło spotkanie okrętów niemieckich z dwoma innymi okrętami brytyjskimi – pancernikiem *Prince of Wales* i krążownikiem liniowym *Hood* (mającym już swoje lata, ale nadal będącym dumą Royal Navy i największym okrętem wojennym świata). W wyniku zaledwie kilkuminutowego pojedynku artyleryjskiego *Hood* wraz z całą prawie załogą został zatopiony.

Późnym wieczorem tegoż dnia do akcji wkroczył lotniskowiec *Victorious*, oddalony o około 100 mil morskich od aktualnej pozycji *Bismarcka*.

Z pierwszej wyprawy bojowej na *Victoriousa* powróciły wszystkie maszyny, jedynie *Swordfish* dowódcy był uszkodzony.

Bismarckiem zajęły się następnie samoloty z lotniskowca *Ark Royal* i 26 maja poważnie go uszkodziły (słynna historia z zablokowanym sterem), co stało się początkiem końca pancernika. Ostatecznie został on zatopiony przed południem 27 maja 1941 roku.

29 maja *Victorious* powrócił do ujścia rzeki Clyde, a w dwa dni później wyszedł w morze towarzysząc konwojowi WS-8X w czasie rejsu do Gibraltaru. 4 czerwca *Swordfish*, który wystartował z lotniskowca na patrol zwiadowczy, dostrzegł niemiecki zbiornikowiec zaopatrzeniowy *Gonzenheim* (4574 BRT), który wysłany był na ocean dla współpracy z *Bismarckiem* i *Prinzem Eugenem*. Po meldunku pilota *Swordfisha* krążownik *Neptune* odnalazł niemiecki statek, którego kapitan – by nie dopuścić do przejęcia przez Brytyjczyków – wydał rozkaz samozatopienia.

Victorious zawinął do Gibraltaru 9 czerwca i w kilka dni później, 13 czerwca wyszedł w morze w towarzystwie lotniskowca *Ark Royal* oraz z eskortą niszczycieli. Działo się to w ramach operacji o kryptonimie „Tracer", polegającej na dostarczeniu samolotów, przeważnie myśliwskich, na Maltę.

Następnego dnia z pozycji na południe od Balearów z lotniskowców wystartowało 47 samolotów myśliwskich, z których 45 doleciało na Maltę. Dwa zmyliły trasę i jeden z nich lądował awaryjnie na terytorium francuskiej kolonii.

Wybuch wojny niemiecko-sowieckiej (21 czerwca 1941 r.) zmienił diametralnie układ sił w Europie. Niemcy, dotychczas najlepszy

[62] Znany – już pod wyższym stopniem – z ataku na niemiecki zespół przechodzący w 1942 r. z Brestu do portów III Rzeszy (była to operacja „Cerberus").



sojusznik Stalina, z którym razem dokonano rozbioru Polski, stały się nagle wrogiem Sowietów, a zatem ci ostatni awansowali w ciągu jednego dnia na sojuszników Sprzymierzonych i – nie pamiętając o dotychczasowym bardzo negatywnym stosunku do „imperialistów" – zwrócili się do tychże o pomoc i ratunek.

Wskutek zmiany sytuacji polityczno-strategicznej Admiralicja zdecydowała się wysłać lotniskowce *Victorious* i *Furious* na Daleką Północ, aby zaatakować porty Petsamo i Kirkenes, służące jako bazy przyfrontowe w rejonie ataków na Murmańsk i półwysep Kola.

Wyprawa ta rozpoczęła się 23 lipca 1941 roku. Lotniskowcom towarzyszyły krążowniki ciężkie *Suffolk* i *Devonshire* oraz sześć niszczycieli. Zgrupowanie to określono nazwą Zespół „P". 30 lipca dokonano nalotu na Kirkenes (najdalej na Północ wysunięty port Norwegii), który jednak nie odniósł spodziewanych rezultatów (zatopiono tylko jeden niewielki transportowiec i zniszczono pięć samolotów), a na domiar złego poniesiono poważne straty. Niemieckie samoloty i artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła 11 *Albacorów* i dwa *Fulmary*.

1 sierpnia zaatakowano fińskie Petsamo (po wojnie sow. Pieczenga), ale wyniki były jeszcze gorsze. W porcie nie było żadnego statku czy okrętu, a straty brytyjskie wyniosły jeden samolot torpedowy na 18 wysłanych i jeden myśliwiec na 10 wysłanych.

4 sierpnia *Fulmary* z *Victoriousa* dokonały raczej symbolicznego ataku na Tromsö w północnej Norwegii, podczas którego obrona niemiecka strąciła jeden samolot.

21 sierpnia wyszedł z fiordu Hval (isl. Hvalfjördur) na Islandii pierwszy eksperymentalny konwój o kryptonimie „Dervish", ('derwisz'), którym dowodził kmdr Dowding. Konwój ten złożony był z siedmiu statków wiozących pierwsze dostawy do Związku Sowieckiego (samoloty, wyposażenie, materiały wojskowe i surowce wojenne).

Eskorta pod dowództwem kontradm. Williama Frederica Wake-Waltera składała się z krążowników ciężkich *Devonshire* i *Suffolk* oraz lotniskowca *Victorious* i kilku niszczycieli.

Eksperymentalny konwój dotarł do Murmańska 31 sierpnia bez kontaktu z nieprzyjacielem. Wracający do Wielkiej Brytanii lotniskowiec zaatakował swymi samolotami w dwóch falach, 3 i 7 września, niemiecką żeglugę w okolicach Tromsö, lecz i tym razem nie uzyskano sukcesów.

Na przełomie stycznia i lutego 1942 roku brytyjskie samoloty zwiadowcze zlokalizowały – po długich poszukiwaniach – pancernik *Tirpitz* w fiordzie nieopodal Trondheim w środkowej Norwegii, a w rejonie Bergen krążownik ciężki *Prinz Eugen* oraz „pancernik kieszonkowy" *Admiral Scheer* (od lutego 1940 r. klasyfikowany przez Niemców jako krążownik ciężki).

Admirał Tovey – głównodowodzący Home Fleet – sądząc, że Niemcy szykują się do korsarskiego wypadu na odległe akweny oceaniczne, wyszedł na czele ciężkich okrętów w morze i jednocześnie wysłał lotniskowiec *Victorious* z osłoną krążownika ciężkiego *Berwick* i czterech niszczycieli na pozycję, z której można by zaatakować niemieckie okręty podczas przejścia – jak słusznie przewidywał – z Bergen do Trondheim. W trakcie tego rejsu *Prinz Eugen* został 23 lutego poważnie uszkodzony torpedą przez brytyjski okręt podwodny *Trident*, która urwała mu rufę, co wyeliminowało na dłuższy czas niemiecki krążownik z działań.

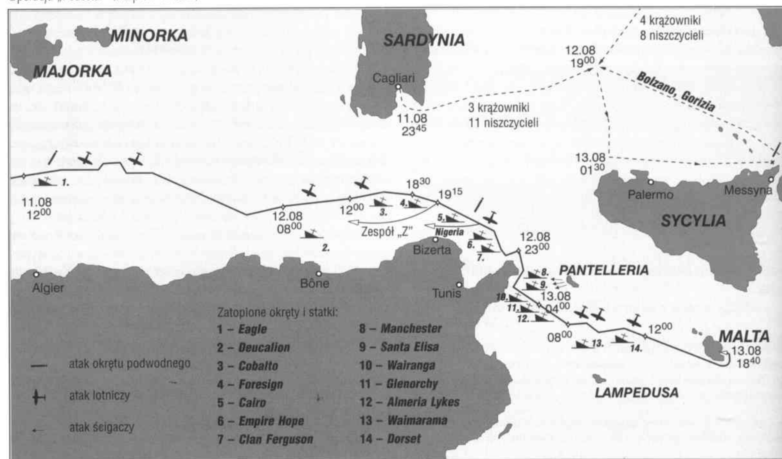
1 marca z Rejkiawiku (isl. Reykjavik) wyszedł konwój PQ-12 złożony z 16 załadowanych sprzętem wojennym statków i równocześnie konwój QP-8 z Murmańska (15 statków pod balastem).

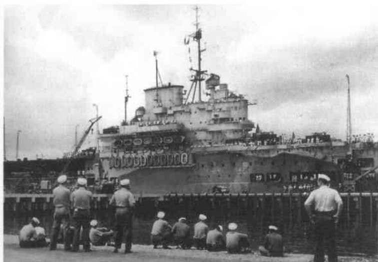
Po wykryciu 5 marca konwoju PQ-12 przez niemiecki samolot zwiadowczy, dowództwo Kriegsmarine zdecydowało, że przeciwko konwojowi osłanianemu przez stosunkowo słabą eskortę wystarczy wysłanie samego *Tirpitza* z kilkoma niszczycielami.

6 marca *Tirpitz* eskortowany przez trzy niszczyciele wyszedł w morze i już wieczorem tego dnia został wykryty przez brytyjski okręt podwodny *Seawolf*. W tym czasie główne siły Home Fleet, w skład których wchodził *Victorious*, znajdowały się na pozycji pomiędzy statkami konwoju PQ-12 i zespołem okrętów niemieckich.

W dniu 9 marca o godz. 07.30 z pokładu lotniskowca wystartowało 12 samolotów *Albacore*, uzbrojonych w torpedy oraz kilka maszyn rekonesansowych.

Operacja „Pedestal" (sierpień 1942 r.).





4 marca 1943 r., Pearl Harbor – śródokręcie *Victoriousa*. Na dachu pomostu „latarnia" z anteną radaru typu 272.

O godzinie 09.18 lotnicza wyprawa odnalazła i dotarła do *Tirpitza*. Natychmiast nastąpił atak, jednakże z 12 zrzuconych torped żadna nie trafiła do celu, natomiast dwa *Albacory* zostały zestrzelone przez artylerię przeciwlotniczą pancernika.

Tym samym nie udała się próba wyeliminowania *Tirpitza*, którego sama obecność w Norwegii stanowiła poważną groźbę dla konwojów wiozących znaczącą pomoc dla Związku Sowieckiego. Jednakże – jak okazało się po wojnie – efektem nalotu *Albacorów* był rozkaz Hitlera, który zabronił wychodzenia w morze *Tirpitza* przeciwko brytyjskiej żegludze w przypadkach, gdy w rejonie zamierzonych działań znajdował się lotniskowiec.

Okres od kwietnia do końca lipca 1942 roku *Victorious* spędził w służbie ochrony konwojów. I tak osłaniał – między innymi – konwój PQ-13, w którym płynął polski statek s/s *Tobruk*, a także konwoje PQ-14, PQ-15 oraz PQ-16, w którym sławą okrył się nasz niszczyciel, ORP *Garland*. Wchodził on w skład zespołu Home Fleet, który miał patrolować obszar, leżący na północny wschód od wyspy Jan Mayen, osłaniając od brzegów Norwegii konwój PQ-17 (35 statków).

Niestety w tym ostatnim przypadku nie pomogła obecność lotniskowca i wskutek błędnych decyzji Admiralicji o rozproszeniu konwój PQ-17 został zdziesiątkowany (zatopiono łącznie 24 statki) i tragedia tego zgrupowania stała się dramatycznym symbolem konwojów arktycznych, płynących z pomocą dla Związku Sowieckiego.

Po okresie służby na szlakach konwojów arktycznych *Victorious* został 4 sierpnia 1942 roku odkomenderowany na Morze Śródziemne, gdzie klimat był zdecydowanie łagodniejszy, lecz służba równie – a może nawet bardziej – niebezpieczna.

Na pokładzie lotniskowca bazowały podówczas następujące samoloty:
- dywizjony 809 i 884 *Fulmarów*;
- dywizjon 885 *Hurricane'ów*;
- dywizjony 817 i 832 *Albacorów*.

W nocy z 9 na 10 sierpnia 14 szybkich i dużych statków przeszło przez Cieśninę Gibraltarską z przeznaczeniem na Maltę. Bezpośrednia eskorta składała się z czterech krążowników i 11 niszczycieli, a osłonę stanowił Zespół „Z" (dwa okręty liniowe, trzy lotniskowce – *Eagle*, *Indomidable* i *Victorious*, oraz 14 niszczycieli), który dysponował potężną siłą ognia. Na lotniskowcach bazowało łącznie około 150 samolotów.

Przygotowana dla ratowania Malty operacja konwojowa otrzymała adekwatny do sytuacji kryptonim „Pedestal" ('podstawa', 'piedestał'), od jej powodzenia bowiem zależał w dużej mierze dalszy los osamotnionej, a bardzo ważnej strategicznie wyspy.

Operacja „Pedestal" miała przebieg zdecydowanie dramatyczny i niewiele odbiegała od losu konwoju PQ-17. Pierwszą, bardzo poważną stratą był stary lotniskowiec *Eagle*, storpedowany w południe 11 sierpnia przez niemiecki okręt podwodny *U 73*. Trafiony czterema torpedami lotniskowiec zatonął w ciągu kilku minut wraz z większością samolotów i 160 członkami załogi.

Następnego dnia rano konwój i okręty Zespołu „Z" zostały zaatakowane przez 51 bombowców włoskich i 37 niemieckich samolotów nurkujących. W efekcie został bardzo poważnie uszkodzony transportowiec *Deucalion* (7500 BRT), który wkrótce zatonął (podobno przyczynił się do tego włoski okręt podwodny *Bronzo*).

Victorious zaopatrywany w paliwo ze zbiornikowca w połowie 1943 r. kiedy pływał na Pacyfiku wspólnie z flotą amerykańską. *Avengery* i *Wildcaty* mają gwiazdy w stylu US Navy – samoloty jego grupy lotniczej po prostu nosiły amerykańskie oznaczenia. Na dachu pomostu widoczna „latarnia" anteny radaru typu 272.





Victorious na kotwicy. Duży walec na maszcie mieści antenę urządzenia typu 72 DM naprowadzania lotnictwa.

W czasie tego nalotu został trafiony dwiema bombami lotniskowiec *Victorious*. Na szczęście obie odbiły się od pokładu nie wybuchając i spadły za burtę.

W tym samym dniu został zatopiony czający się do ataku włoski okręt podwodny *Cobalto*.

O godzinie 18.35 w kolejnym, równie zaciekłym ataku lotniczym, dwie bomby przeciwpancerne przebiły pokład lotniskowca *Indomitable* i poczyniły spore szkody. Trzecia bomba wybuchła tuż koło burty okrętu i spowodowała pęknięcie blach poszycia w części podwodnej na długości prawie 10 metrów.

Wieczorem – zgodnie z przygotowanym planem – zespół „Z" odszedł od konwoju i zawrócił do Gibraltaru, dokąd dotarł 15 sierpnia. Na *Victoriousie* wróciło 927 rozbitków z lotniskowca *Eagle*.

Dalsze losy konwoju miały tragiczny przebieg. Wskutek nieustających ataków włoskich i niemieckich samolotów, okrętów podwodnych i ścigaczy torpedowych z bazy na wyspie Pantelleria zostały zatopione dwa krążowniki lekkie (przeciwlotniczy *Cairo* i *Manchester*) oraz osiem dalszych transportowców. Jedynie pięć z 14 dotarło na Maltę. Pomimo tak poważnych strat pomoc ta była bezcenna.

Po powrocie z osłony konwoju *Victorious* został 16 sierpnia odesłany do bazy Home Fleet w Scapa Flow, gdzie do końca października służył jako jednostka szkoleniowa dla pilotów samolotów pokładowych.

W dniu 30 października 1942 roku lotniskowiec otrzymał nowy przydział. Tym razem ponownie do Zespołu „H" w Gibraltarze, aby wspólnie – między innymi – wziąć udział w operacji „Torch" ('pochodnia'), olbrzymiego desantu Sprzymierzonych w Północnej Afryce – a dokładniej w Maroku i Algierii.

Na *Victoriousie* przed operacją „Torch" zdjęto samoloty *Fulmar* dywizjonu 884 oraz *Sea Hurricane'y* dywizjonu 885 i zaokrętowano *Martlety* (dywizjon 882) oraz *Seafire'y* (dywizjon 884).

W dniu 8 listopada, podczas desantów wojsk Sprzymierzonych na Algier i jego okolice samoloty lotniskowca *Victorious* wykonały szereg akcji. *Fulmary* z dywizjonu 809 przeprowadzały loty rozpoznawcze, natomiast *Albacory* bombardowały lotnisko La Senia, gdzie zniszczono aż 47 stacjonujących tam francuskich samolotów[63].

W tym samym dniu bardzo oryginalne – jak na działania lotnicze – zakończenie miał atak samolotu *Martlet* z 882 dywizjonu z *Victoriousa*. Oto bowiem pilot tego samolotu, por. Nations, nadlatując nad lotnisko Blida nieopodal Algieru zaobserwował w dole wymachiwanie białą flagą i zdecydował się na wylądowanie i praktycznie przyjęcie kapitulacji obsady wojskowego lotniska.

Przedstawione wydarzenie nie ma podobnego w historii działań lotnictwa i było tak niezwykłe, że Winston Churchill uważał za stosowne zapisać w swej wielotomowej książce:

> *Jakiś samolot z jednostki lotnictwa morskiego, zauważywszy przyjazne sygnały nadawane z ziemi, wylądował na lotnisku Blida i we współpracy z miejscowym dowódcą francuskim utrzymywał je do czasu, gdy przybyły posiłki wojsk alianckich z plaży*[64].

W drodze powrotnej z operacji „Torch" 21 listopada w rejonie na południowy zachód od Irlandii samolot *Albacore* z dywizjonu 817 zatopił niemiecki okręt podwodny *U 517*.

W styczniu 1943 roku *Victorious* przebywał na amerykańskiej stoczni Norfolk Navy Yard. W trakcie okresowego przeglądu i koniecznych niewielkich remontów okręt otrzymał dodatkowo 17 działek przeciwlotniczych kal. 20 mm. Po przybyciu do bazy Pearl Harbor na Hawajach uzbrojenie uzupełniono o dalszych 18 działek tego samego

[63] K. Zalewski, op.cit., s. 135.

[64] Winston Churchill, Druga wojna światowa, Gdańsk 1996, t. IV, ks. 2, s. 216.

kalibru tak, że ich ilość na jednostce w tym czasie zamykała się łącznie liczbą 45 sztuk.

Od kwietnia aż do września 1943 roku *Victorious* przebywał na Pacyfiku częściowo przeprowadzając ćwiczenia mające zgrać technikę operacyjną brytyjskich i amerykańskich lotniskowców, częściowo zaś wspierał działania wojenne w rejonie południowo-zachodniego Pacyfiku.

Po powrocie w jesieni 1943 roku do Liverpoolu nastąpiły dalsze zmiany w uzbrojeniu okrętu.

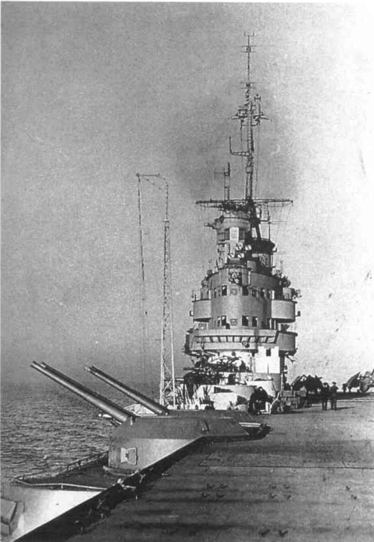
30 marca 1944 roku wyszedł ze Scapa Flow bardzo silny zespół Home Fleet (pancerniki *Duke of York* i *Anson*, dwa lotniskowce szturmowe[65] *Victorious* i *Furious*, cztery lotniskowce eskortowe, cztery krążowniki i 14 niszczycieli), który miał podwójne zadanie. Po pierwsze miał służyć jako ochrona konwoju, Admiralicja bowiem obawiała się, że *Tirpitz* został już naprawiony i może wyruszyć do akcji, po drugie zaś planowano silny nalot na tenże pancernik, stojący w fiordzie Kaa.

Co prawda pod koniec lutego samoloty RAF-u dokonały nalotu na *Tirpitza*, jednakże, z powodu złych warunków pogodowych jedynie cztery z bombowców odnalazły *Tirpitza*, ale ich bomby nie trafiły w cel.

W dniu 3 kwietnia 1944 roku została przeprowadzona operacja nalotu na *Tirpitza* oznaczona kryptonimem „Tungsten" ('wolfram'). O godzinie 04.15 z pokładu lotniskowca *Victorious* wystartowało 21 myśliwców *Corsair*, a w kilka minut później 21 bombowców *Barracuda*. Zespół uformował się o 04.37 i ruszył w kierunku odległego o 120 mil morskich celu.

[65] Było to dla Brytyjczyków nowe pojęcie. W odróżnieniu od lotniskowców floty oznaczało przeprowadzanie funkcji uderzeniowych, późniejszą projekcję siły.

Styczeń 1943 r. lub nieco później – widok na pomost *Victoriousa* pozbawionego już na maszcie walca z anteną urządzenia typu 72 DM naprowadzania lotnictwa.



O godzinie 05.25 wystartowała druga fala bombowców, licząca również 21 samolotów *Barracuda* oraz myśliwce osłony wyprawy. Jeden z bombowców drugiej fali doznał uszkodzenia silnika podczas startu, a drugi z samolotów spadł do morza i zginął razem z załogą. Dziesięć bombowców miało podwieszoną po jednej bombie przeciwpancernej o masie 1600 funtów (ok. 726 kg), 22 bombowce niosły po trzy bomby 216,8 kg, a 10 samolotów duże lotnicze bomby głębinowe Mk XI o masie 272 kg (600 funtów), używane normalnie do zwalczania okrętów podwodnych.

Nalot pierwszej fali rozpoczął się o godz. 05.29. Zaskoczenie załogi *Tirpitza* było całkowite. Pancernik został trafiony dziewięcioma bombami, w tym trzema najcięższymi. Bardzo silna niemiecka obrona przeciwlotnicza zdołała zestrzelić podczas tej fazy nalotu jedynie jeden bombowiec i jeden samolot myśliwski.

Po zakończeniu pierwszej fazy ataku *Tirpitz* usiłował zmienić miejsce kotwiczenia, jednakże nie zdążył wykonać tego manewru przed pojawieniem się drugiej fali bombowców. I ten nalot okazał się skuteczny, pancernik bowiem został dodatkowo trafiony pięcioma bombami, w tym jedną najcięższą. Brytyjczycy stracili jeden zestrzelony bombowiec.

Co prawda żadna z bomb nie przebiła głównego pokładu pancernego (80-100 mm, na skosach 110-120 mm) i żadne z żywotnych urządzeń okrętu nie zostało zniszczone, jednakże na *Tirpitzu* zginęło 122 członków załogi, 316 zostało rannych, a przez co najmniej najbliższe trzy miesiące nie mógł on wyjść w morze.

Podczas nalotów na pancernik myśliwce atakowały mniejsze jednostki i wywołały pożar na niewielkim tankowcu. Jego załoga zdołała jednak uratować zarówno swój okręt, jak i ładunek.

Wiceadmirał Henry Moore, dowódca zespołu atakującego *Tirpitza*, chciał po powrocie samolotów natychmiast wysłać je do ponownego, dobijającego ataku, jednakże ostatecznie z tego zrezygnowano.

12 czerwca 1944 roku, w trakcie trwania operacji „Overlord" - największego w historii wojen desantu – czyli lądowania w Normandii *Victorious* otrzymał rozkaz kolejnej zmiany rejonu swych działań.

Tym razem droga wiodła na Ocean Indyjski. 5 lipca *Victorious* i *Indomitable* przybyły do Kolombo, a następnie zostały przebazowane do Trincomalee.

W ciągu dalszych kilku miesięcy *Victorious*, wspólnie z innymi lotniskowcami tego samego typu (*Illustrious*, *Indomitable* oraz *Indefatigable*) brał udział w akcjach przeciwko bazom morskim i lotniczym oraz ważnym obiektom przemysłowym (np. rafinerie ropy naftowej, stocznie remontowe itp.) na wyspach Archipelagu Sundajskiego (dawne Holenderskie Indie Wschodnie, od sierpnia 1945 r. niepodległa Indonezja). Były to między innymi:

- 25 lipca 1944 roku – atak na lotniska Lhonga i Kotraja na wyspie Sabang;
- 25 sierpnia 1944 – naloty na Padang i Emmahaven (Sumatra, tuż poniżej równika, na wysokości wyspy Siberut);
- 18 września 1944 – atak na Sigli;
- 17-19 października 1944 – naloty na wyspy archipelagu Nikobarów (operacja „Millet");
- 25 stycznia 1945 – atak na Palembang;
- 29 stycznia 1945 – nalot na rafinerię ropy naftowej Soengi Gerong (zastopowanie produkcji na dwa miesiące).

W początkach lutego *Victorious* został skierowany do zespołu BPF (Brytyjska Flota Pacyfiku) i zameldował się w Sydney 11 lutego 1945 roku, skąd został wysłany na operację „Iceberg" z przeznaczeniem atakowania obiektów strategicznych na wyspach Sakishima Gunto.

W dniu 9 maja w czasie walk na wodach między archipelagiem wysp Sakishima Gunto i Formozą *Victorious* został dwukrotnie trafiony przez samobójcze samoloty kamikaze. Pierwszy z nich uderzył w po-





8 lipca 1949 r. – widok na nadbudówkę *Victoriousa.*

kład w pobliżu dziobowego podnośnika samolotów i spowodował niezbyt groźne uszkodzenia oraz wywołał pożar, który szybko został ugaszony. Drugi samobójca trafił w rufową część pokładu, zniszczył cztery samoloty *Corsair*, które parkowały w tym rejonie, jednak pancerny pokład wytrzymał uderzenie samolotu z bombą.

Podczas tych ataków zginęło trzech członków załogi lotniskowca, a 19 zostało rannych, okręt natomiast – po doraźnym usunięciu uszkodzeń – po paru godzinach był zdolny do dalszej służby.

5 czerwca *Victorious* został odesłany do Sydney na solidniejszy remont i w miesiąc później powrócił do bazy US Navy na wyspie Manus, gdzie zespół lotniskowców BPF szykował się do uderzeń na macierzyste wyspy Japonii. *Victorious* jednakże nie wziął udziału w tych nalotach, ponieważ z powodu braku paliwa na zbiornikowcach zaopatrzeniowych BPF został on odesłany 11 sierpnia do Sydney.

25 września 1945 roku, podobnie jak *Formidable*, popłynął do Wielkiej Brytanii z byłymi jeńcami brytyjskimi na pokładzie, a następnie przez dalsze 18 miesięcy pływał na trasie Wielka Brytania-Australia oraz Daleki Wschód w charakterze transportowca wojska.

Porównanie niektórych danych taktyczno-technicznych lotniskowca *Victorious*

	1945 r.	1958 r.
Długość całkowita	228,14 m	238,00 m
Długość na linii wodnej	216,40 m	225,55 m
Szerokość całkowita	39,13 m	45,64 m
Szerokość na linii wodnej	28,96 m	31,50 m po dodaniu „bąbli"
Zanurzenie maks.	8,92 m	9,45 m
Wyporność pełna	28 619 ts	35 500 ts
Długość pokładu lotniczego	226,16 m	236,22 m
Wymiary podnośników lotniczych	13,7 × 6,7 m rufa i dziób	16,45 × 10,36 m rufa 17,68 × 12,19 m dziób
Maksymalna moc maszyn	111 000 KM	111 000 KM
Prędkość	30,5 w.	31 w.
Zapas paliwa kotłowego	4640 ts	4850 ts
Zapas paliwa lotniczego	230 000 dm³	1 560 000 dm³
Liczba samolotów	54	55
Załoga	1750	2400

W dniu 16 stycznia 1947 roku okręt został przeniesiony do rezerwy, a następnie przez trzy lata służył jako okręt szkoleniowy.

W marcu 1950 zdecydowano skierować *Victoriousa* na całkowitą przebudowę i jednoczesną modernizację, która trwała aż do roku 1958.

Wielką modernizację *Victoriousa* w stoczni w Portsmouth rozpoczęto 23 października 1950 roku i początkowo zakładano, że czas jej trwania wyniesie trzy lata. W listopadzie 1951 roku przedłużono termin do 4,5 roku. Prace jednak nie przebiegały w takim tempie jak zakładano i w 1952 przesunięto przewidywaną datę ukończenia prac na październik 1956 roku.

Po wystąpieniu dalszych komplikacji wielka modernizacja została zakończona 14 stycznia 1958 roku. Koszt przebudowy wyniósł olbrzymią na owe czasy kwotę 20 mln funtów szterlingów.

Victorious zmienił przede wszystkim swój wygląd (szczególnie charakterystyczna była potężna antena radaru typu 984). Przebudowano całkowicie pokład lotniczy podnosząc go o 1,2 m i poszerzając go o pokład skośny, umożliwiając równoczesne starty i lądowania bazujących na okręcie samolotów. Powiększono też znacznie wymiary i parametry lotniskowca, co przedstawiono w poniższej tabeli.



Październik 1959 r. – zmodernizowany *Victorious* podczas prób lotniczych z samolotami Fairey *Gannet* AEW 3 oraz Hawker Siddeley *Sea Vixen* Mk I.

Opancerzenie hangaru zostało zmniejszone ze 114 do 38 mm, a pokładu lotniczego z 76 do 63,5 mm. Zmniejszono także grubość pancerza burtowego ze 114 do 51 mm.

Wymieniono również kotły na nowszego typu Foster Wheeler, o zwiększonym o 10 procent ciśnieniu roboczym. Powiększona została także moc elektrowni okrętowej wpierw do 4200 kW, a potem do 5000 kW przy ośmiu turboprądnicach i czterech prądnicach napędzanych silnikami wysokoprężnymi (dieslami).

Uzbrojenie po wielkiej modernizacji

Po zakończeniu wszelkich prac z nią związanych *Victorious* miał – zamiast dotychczasowego – następujące uzbrojenie:

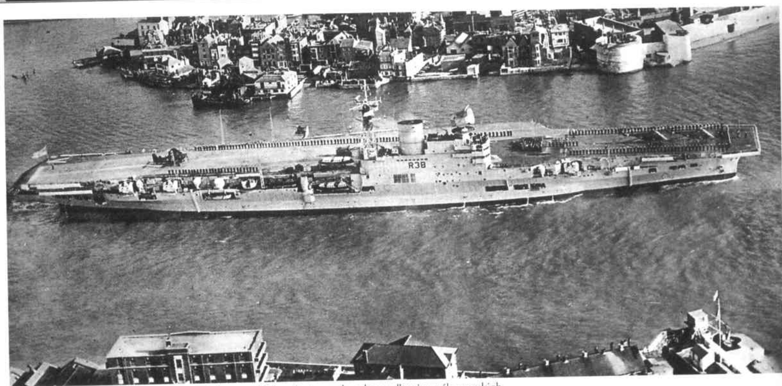
- sześć zdwojonych armat uniwersalnych kal. 76 mm L/50 Mk 22 na podstawach Mk 33, prod. USA, wsparte przez sześć systemów kierowania ogniem Mk 63 (w latach 1962-1963 dwie podstawy zdjęto);
- jedno sześciolufowe działko kal. 40 mm L/56 Bofors Mk IX na podstawie Mk VI (zdjęto je w latach 1962-1963 lub – wg innego opracowania – pod koniec 1960 r.).

b)

Lotniskowiec *Victorious*: a – widok na pokład w 1945 r., b – okręt po wielkiej przebudowie (stan na 1958 r.).

Victorious zbliża się w lipcu 1959 r. do portu w Nowym Jorku. Na pokładzie samoloty *Scimitar* (które chciano zademonstrować Amerykanom, podobnie jak nowe wyposażenie bojowe), *Sea Venom* i *Skyraider*.





Zmodernizowany *Victorious* opuszcza 3 lutego 1958 r. Portsmouth celem odbycia prób morskich.

Przebudowany i unowocześniony lotniskowiec służył od 1958 roku często jako okręt reprezentacyjny Royal Navy i brał udział w rozmaitych wizytach i uroczystościach na wszystkich niemal kontynentach. Odmłodzony *Victorious* uczestniczył też w przeprowadzanych ćwiczeniach i manewrach flot wojennych.

Latem 1961 roku został wysłany na wody Zatoki Perskiej wobec groźby zbrojnej inwazji Iraku, którym rządził wówczas gen. Abd Al-Karim Kasim, na Kuwejt, niewielki kraj bogaty w ropę naftową, byłą kolonię brytyjską, który 19 czerwca 1961 roku uzyskał niepodległość.

Ataku Iraku na Kuwejt udało się wówczas uniknąć, ale – jak wykazała historia – następca Kassema, Saddam Husejn, nie zrezygnował z zaborczych planów i do dziś w tym rejonie nie ma spokoju.

W roku 1964 z podobną misją wysłano lotniskowiec dla ochrony Malezji przed grożącą jej inwazją ze strony Indonezji. W następnym roku *Victorious* skierowano na kolejną modernizację, której koszt wyniósł 2 500 000 funtów szterlingów. Wydaje się, że suma powyższa została wydana bez większego sensu, ponieważ zaledwie w półtora roku od zakończenia modernizacji, co miało miejsce 7 kwietnia 1966 roku, w kilka miesięcy po powrocie 21 czerwca 1967 roku okrętu z Australii do Portsmouth, zapadła decyzja o przekazaniu lotniskowca na złom.

Oficjalnie miało to związek z niewielkim pożarem jaki wybuchł 11 listopada 1967 roku w jednej z mes podoficerskich spowodowany przez wadliwie działający dzbanek do podgrzewania wody. Życie stracił wtedy jeden marynarz. Ogień nie spowodował rozległych uszkodzeń i okręt mógł być z powodzeniem przywrócony do pełnej sprawności, jako że skutki nie były trudne do usunięcia. Wydaje się, że był to tylko pretekst mający na celu kasację jeszcze jednego wielkiego okrętu – a trzeba pamiętać, że rząd Labour Party dokonywał wtedy ostrych cięć budżetowych.



Rok 1958 – pomost bojowy świeżo zmodernizowanego *Victoriousa* z 'FLY-CO' oraz potężną anteną radaru typu 984.

W kilka miesięcy później, 13 marca 1968 roku, *Victorious* zakończył swoją przeszło 27-letnią służbę. Po raz ostatni opuszcza Portsmouth 11 lipca 1969 roku i zostaje przeholowany go do stoczni Scotland Shipbreaking Industries Yard w Faslane, która go nieco wcześniej kupiła celem rozbiórki na złom. Przybył tam 13 lipca.

15 lipca 1969 r. – holowanie *Victoriousa* na złom do Faslane.



HMS *Indomitable*

Jak przedstawiono w pierwszej części niniejszej publikacji, lotniskowiec *Indomitable* uległ zmianom konstrukcyjnym już podczas budowy na pochylni. Zarówno podane zmiany, jak i problemy związane



Najwyższy z całej szóstki – czyli HMS *Indomitable*. To na nim dobudowano po raz pierwszy górny hangar, skracając jednocześnie dolny.

z toczącymi się działaniami wojennymi spowodowały, że wodowanie okrętu nastąpiło dopiero 26 marca 1940 roku. Wyposażanie lotniskowca zakończono 10 października 1941 roku, kiedy został on przekazany do służby w Barrow-in-Furness jako czwarty z kolei okręt typu *Illustrious*.

Po przyjęciu na pokład czterech dywizjonów samolotów (dywizjon 800 – *Fulmary*, 880 – samoloty *Sea Hurricane* oraz 827 i 831 – *Albacore*) *Indomitable* został wysłany do Indii Zachodnich, gdzie na wodach Morza Karaibskiego miał prowadzić ćwiczenia i szkolenie załóg zarówno personelu okrętowego, jak i lotniczego.

Pod koniec października 1941 roku lotniskowiec wszedł na mieliznę nieopodal Kingston na Jamajce i musiał udać się na stocznię Norfolk Navy Yard w Portsmouth w Stanach Zjednoczonych, gdzie błyskawicznie – w ciągu 10 dni – dokonano montażu nowej sekcji dziobowej i wymiany uszkodzonych elementów konstrukcji.

Admiralicja w tym czasie planowała wysłanie lotniskowca na Daleki Wschód razem z okrętem liniowym *Prince of Wales* oraz krążownikiem liniowym *Repulse* i kilkoma niszczycielami (Zespól „Z") jednakże zrezygnowano z tego zamiaru[66] i – po dłuższym postoju w Kapsztadzie (Południowa Afryka) na przełomie roku – skierowano *Indomitable'a* do Adenu. Tam zdjęto z okrętu połowę bazowanych samolotów i załadowano – umieszczając częściowo na pokładzie lotniczym – 50 *Hurricane'ów* z przeznaczeniem do Singapuru oraz do Holenderskich Indii Wschodnich.

Zanim jednak *Indomitable* dotarł do Singapuru, Japończycy 15 lutego 1942 roku zdobyli od strony lądu tę silną bazę brytyjską u wrót Dalekiego Wschodu i przewożone samoloty dotarły do Batawii (obecnie indonez. Dżakarta) 27 lutego, w dniu kiedy zespół okrętów alianckich ABDA poniósł klęskę na Morzu Jawajskim.

[66] Jak wiadomo utracono oba te okręty pod Kuantanem.

Kolejne zadania *Indomitable'a* to w dalszym ciągu transport samolotów, tyle że znacznie bliżej, bo Japończycy wdarli się na Zatokę Bengalską, która jest fragmentem Oceanu Indyjskiego i po usadowieniu się na wyspach archipelagu Andamanów front zbliżył się niebezpiecznie w kierunku Cejlonu. Tak więc kolejna dostawa 50 *Hurricane'ów* przeznaczona była właśnie na Cejlon, a po tym rejsie *Indomitable* powrócił do Adenu, gdzie uzupełnił do pełnego stanu bazowane samoloty. Następnie został odkomenderowany do brytyjskiej Floty Wschodniej, stacjonującej na atolu Addu na Malediwach. Eastern Fleet dowodził w tym czasie adm. James Somerville i składała się ona z pięciu okrętów liniowych (*Warspite*, *Royal Sovereign*, *Revenge*, *Resolution* i *Ramillies*), trzech lotniskowców (oprócz *Indomitable'a* również *Formidable* i *Hermes*), siedmiu krążowników (ciężkie *Cornwall* i *Dorsetshire*, lekkie *Emerald*, *Enterprise*, *Caledon*, *Dragon* i holenderski *Jacob van Heemskerck*) i 16 niszczycieli. Na pozór były to znaczne siły, jednakże większość ciężkich okrętów była już mocno przestarzała i nie dorównywała siłom japońskim.

Na domiar złego 4 kwietnia zostały zatopione przez japońskie lotnictwo pokładowe dwa krążowniki ciężkie *Dorsetshire* i *Cornwall* z łączną stratą 424 członków załóg, a 9 tm. lotniskowiec *Hermes* i niszczyciel *Vampire* (austr.) oraz korweta *Hollyhock*.

W początkach maja *Indomitable* wziął udział – wraz z *Illustriousem* – w osłonie desantu brytyjskiego na Diégo-Suarez na Madagaskarze, a po zakończeniu tej noszącej kryptonim „Ironclad" operacji *Indomitable* odpłynął trasą wokół Afryki do Freetown w Sierra Leone.

31 sierpnia ze Scapa Flow wyszedł lotniskowiec *Victorious*, wtedy okręt flagowy dowódcy zespołu lotniskowców (Rear-admiral Aircraft Carriers), którym był kontradm. A. L. Lyster. Równocześnie Freetown opuścił *Indomitable*, a Gibraltar *Eagle*.

Trzy lotniskowce spotkały się na Atlantyku, gdzie przez dwie doby przeprowadzano wspólne ćwiczenia, a w szczególności trenowano nocne starty i lądowania.

Indomitable w typowym wojennym kamuflażu. Kadłub okrętu jest wyższy o 4,3 m od poprzedzającej go trójki.







Marzec 1943 r. - nadbudówka *Indomitable'a* z bogatym - jak na tamten okres - wyposażeniem radarowym. Na pokładzie samolot *Seafire.*

2 sierpnia wieczorem z portów ujścia rzeki Clyde wyszedł konwój złożony z 14 statków, który miał - w ramach operacji o kryptonimie „Pedestal" - uzupełnić zaopatrzenie na Malcie.

Po zatoczeniu dużego łuku na Atlantyku, aby ominąć wody przybrzeżne neutralnych Portugalii i Hiszpanii, gdzie rezydowali liczni niemieccy i włoscy agenci, konwój w ciemnościach bezksiężycowej na szczęście nocy z 9 na 10 sierpnia przeszedł przez Cieśninę Gibraltarską. W tym czasie dołączyły do zespołu silnej eskorty wymienione wyżej trzy lotniskowce.

Przebieg operacji „Pedestal" został przedstawiony - wraz z mapką - przy opisie działań lotniskowca *Victorious.*

Uszkodzenia doznane podczas operacji „Pedestal" okazały się na tyle poważne, że *Indomitable* został odesłany na stocznię w Liverpoolu, gdzie remont trwał przez kilka następnych miesięcy - od 30 sierpnia do 11 lutego 1943 roku[67].

Kolejnym przydziałem lotniskowca było znów Morze Śródziemne, gdzie w ramach Zespołu „H" wraz z lotniskowcem *Formidable* stanowił osłonę oddziałów desantowych dokonujących inwazji na Sycylię (operacja „Husky").

Desant rozpoczął się 10 lipca 1943 roku. Przez pierwszy tydzień *Indomidable* odpierał z powodzeniem liczne ataki lotnicze, jednakże 16 lipca opuściło go szczęście i niespodziewany atak samotnego Junkersa Ju-88, 90 mil morskich na północny wschód od Malty, zakończył się trafieniem torpedą w lewą burtę. W wyniku tego została poważnie uszkodzona kotłownia lewoburtowa, co z kolei spowodowało znaczny spadek prędkości. Drobniejsze uszkodzenia wystąpiły również w sąsiadujących z kotłownią przedziałach, w tym również w lewoburtowej siłowni turbinowej, a okręt nabrał 12,5° przechyłu.

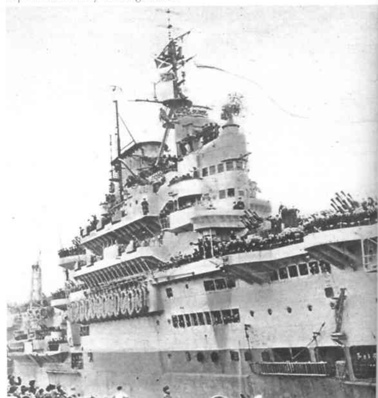
W konsekwencji lotniskowiec skierowano na stocznię Norfolk Navy Yard w Portsmouth (USA), skąd powrócił dopiero w kwietniu 1944 roku. Po powrocie via Clyde do Rosyth przeprowadzono pomiędzy 3 a 16 maja modernizację uzbrojenia na okręcie. Lotniskowiec został wówczas uzbrojony w dwa poczwórne i dwa zdwojone działka plot. kal. 40 mm Boforsa[68] oraz 20 zdwojonych i 16 pojedynczych przeciwlotniczych działek kal. 20 mm Oerlikona.

Pod koniec maja lotniskowiec odkomenderowano na Ocean Indyjski z bazą w Trincomalee na Cejlonie. W hangarach *Indomitable'a* bazowały w tym czasie dwa skrzydła lotnicze, a mianowicie:

[67] Wg N. Friedmana, op.cit., s. 151. Natomiast D. Hobbs, op.cit., s. 122 podaje, że remont ten prowadzono do końca 1942 r. w USA - przyp. red.

[68] Poczwórne i podwójne Boforsy były generalnie bronią nietypową dla lotniskowców typu *Illustrious*. Identyczną liczbę zespołów dostał jedynie tylko *Victorious*.

Powojenna fotografia pomostu *Indomitable'a* z czaszą anteny radaru, prawdopodobnie amerykańskiego SK-2.



- 5 skrzydło myśliwców morskich złożone z dywizjonów 1839 i 1844 (samoloty *Hellcat*);
- 18 skrzydło morskich samolotów torpedowo-bombowo-rozpoznawczych (dywizjony 815 i 817 złożone z *Barracud*).

Z bazy na Cejlonie *Indomitable* jesienią 1944 roku wyruszał wraz z lotniskowcami *Victorious* i *Illustrious* na wyprawy przeciwko różnym celom we wschodnim rejonie Oceanu Indyjskiego, jak np.:

- 29 sierpnia 1944 - atak na Emmahaven i Indaroeng;
- 18 września 1944 - nalot na Sigli;
- 17 października 1944 - atak na wyspy archipelagu Nikobarów (operacja „Millet");
- 20 grudnia 1944 - nalot na Belawan Deli.

W styczniu 1945 roku *Indomitable* wraz z innymi lotniskowcami Royal Navy został wcielony w skład nieco wcześniej utworzonej Brytyjskiej Floty Pacyfiku (BPF) i wyruszył do Australii, biorąc po drodze udział w atakach na rafinerie ropy naftowej w rejonie Palembangu i Soengi Gerong. Spowodowały one znaczny spadek produkcji paliw lotniczych, co niewątpliwie wywarło poważny wpływ na późniejsze zwycięstwa Aliantów na Pacyfiku.

10 lutego *Indomitable* zawinął do Sydney, skąd po kilkunastu dniach skierowany został do bazy na wyspie Manus w ramach utworzonego zespołu operacyjnego TF 57, wchodzącego w skład Piątej Floty US Navy. W składzie tego ugrupowania uczestniczył aktywnie w działaniach w rejonie wysp archipelagu Sakishima Gunto towarzysząc - między innymi - okrętom liniowym *King George V* oraz *Howe* razem z lotniskowcem *Formidable*.

W czasie ataków na wyspy Ishigaki i Miyako nastąpił 4 maja 1945 roku atak 20 samolotów kamikaze. Osiem z nich zostało zestrzelonych, zanim dotarły w pobliże brytyjskich okrętów. Dziesięciu chybiło celów, lecz dwóm samobójcom udało się przedrzeć przez przeciwlotniczy ogień zaporowy celując swoimi maszynami w wybrane lotniskowce. Jeden z nich uderzył w pokład *Formidable'a*, co opisano wcześniej, drugi trafił w rufową część pokładu *Indomitable* jednak ześliznął się po nim i wypadł za burtę, nie wyrządzając poważniejszych szkód i okręt był w dalszym ciągu całkowicie sprawny.

W sierpniu 1945 roku, w ostatnim okresie II wojny światowej, *Indomitable* został okrętem flagowym kontradm. C. H. J. Harcourta, który dowodził zespołem lotniskowców złożonym - oprócz *Indomitable'a* - z lekkich lotniskowców *Vengenance*, *Colossus*, *Glory* i *Venerable* (wyporność pełna 18 040 ts, 37-39 samolotów). Wspólnie z tym ostatnim *Indomitable* brał udział 31 sierpnia 1945 roku w ostatnim (!) ataku na okręty japońskie w rejonie Hongkongu.

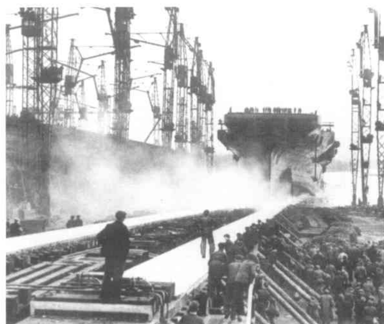


Indomitable w 1951 r. jako okręt flagowy Home Fleet. Na pokładzie litery „A" i samoloty *Sea Fury*.

Po zakończeniu wojny *Indomitable* służył jakiś czas jako okręt transportowy przewożąc zdemobilizowane oddziały wojskowe z rejonu Dalekiego Wschodu do Europy oraz z Europy do Australii i Nowej Zelandii, a w latach 1947-1950 przeszedł w stoczni w Portsmouth remont i modernizację. W roku 1951 był pierwszym w Royal Navy lotniskowcem przystosowanym do bazowania i współpracy ze śmigłowcami (konkretnie były to maszyny typu Sikorski S-51, używane do celów ratowniczych).

W dniu 8 lutego 1953 roku, w czasie wspólnych ćwiczeń okrętów Home Fleet i Floty Śródziemnomorskiej, na okręcie nastąpił wybuch oparów benzyny, a następnie pożar, co spowodowało śmierć ośmiu członków załogi, zaś 32 dalszych odniosło rany.

W parę miesięcy później lotniskowiec przekazano do rezerwy, a następnie we wrześniu 1955 roku został sprzedany i przekazany na złom do stoczni rozbiórkowej w Faslane.



Wodowanie *Indefatigable'a* w stoczni Johna Browna w Clydebank 8 grudnia 1942 r.

HMS *Indefatigable*

Piąty z serii lotniskowców typu *Illustrious*, zmodyfikowany jak opisano w rozdziale pierwszym niniejszej publikacji – *Indefatigable*, został zwodowany 8 grudnia 1942 roku, po przeszło trzech latach montażu na pochylni stoczni John Brown & Co w Clydebank koło Glasgow w Szkocji (położenie stępki 3 listopada 1939 r.).

Wyposażanie okrętu trwało dalsze półtora roku i 3 maja 1944 roku lotniskowiec został wcielony do służby.

W tym okresie sytuacja Aliantów, głównie Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych przedstawiała się zdecydowanie korzystnie. Bitwa o Atlantyk, po trwających przeszło trzy i pół roku krwawych zmaganiach, była praktycznie wygrana i Kriegsmarine, mimo wprowadzenia nowych udoskonalonych typów okrętów podwodnych nie stanowiła tak poważnego zagrożenia, jak miało to miejsce w latach 1941-1942. Morze Śródziemne prawie w całości należało do Sprzymierzonych, wojska sowieckie wkraczały na przedwojenne ziemie Polski, a w Zachodniej Europie Alianci szykowali się do inwazji – wielkiego desantu na plaże Normandii.

Jedynie w Norwegii leżącej niejako na uboczu Europy znajdowały się liczne niemieckie bazy morskie i lotnicze, które mogły zagrażać konwojom płynącym z pomocą Sprzymierzonych dla Związku Sowieckiego. W jednym z norweskich fiordów na Dalekiej Północy stacjonował wciąż potężny niemiecki pancernik *Tirpitz*.

I właśnie przeciwko *Tirpitzowi* skierowano – między innymi – najnowszy lotniskowiec szturmowy Royal Navy HMS *Indefatigable*, na którym bazowały cztery dywizjony, a mianowicie:

- dywizjon 894 samolotów myśliwskich *Seafire*;
- dywizjon 1770 samolotów patrolowych *Firefly*;
- dywizjony 820 i 826 samolotów *Barracuda*.

Indefatigable brał udział w następujących akcjach przeciwko niemieckiemu pancernikowi jak też przeciwko innym celom w Norwegii:

- 17 lipca 1944 – operacja „Mascot" na *Tirpitza* we fiordzie Kaa, w której postawiona gęsta i wysoka na prawie 250 m zasłona dymna uniemożliwiła przeprowadzenie bombardowania;
- 2 sierpnia 1944 – operacja „Turbine" patrolowania wybrzeży Norwegii;

Niestandardowe wyposażenie – RAF-owskie samoloty De Havilland *Mosquito* na pokładzie *Indefatigable'a*. Pierwsze lądowanie takiej maszyny odbyło się 25 marca 1944 r.



Indefatigable ze stojącym przy burcie niszczycielem *Myngs* (D 06, lider typu 'Z'). Fotografia powojenna, okręt już pozbawiony działek plot. kal. 40 mm „pom-pom". Oba podnośniki lotnicze opuszczone, na rufie myśliwiec *Seafire*.





Indefatigable w 1945 r. przy nabrzeżu w Wellington na Nowej Zelandii.

✧ 9 sierpnia 1944 – osłona lotniskowców eskortowych *Nabob* i *Trumpeter* podczas akcji minowania przez ich samoloty podejść do portów norweskich (operacja „Offspring");

✧ 22 sierpnia 1944 – kolejny wypad przeciwko *Tirpitzowi*;

✧ 19 września 1944 – operacja „Divan" w rejonie na północ od Lofotów (zła pogoda uniemożliwiła loty).

W listopadzie 1944 *Indefatigable* został skierowany do BPF. W związku z tym zmieniono skład samolotów pokładowych na okręcie, który przedstawiał się jak niżej:

✧ 24 skrzydło myśliwskie lotnictwa morskiego złożone z trzech dywizjonów (887 i 894 z samolotami *Seafire* oraz 1770 z *Firefly'ami*);

✧ dywizjon 820 (*Avengery*).

10 grudnia 1944 roku lotniskowiec przybył do Kolombo, skąd brał udział wspólnie z innymi lotniskowcami w nalotach na rafinerie ropy naftowej w okupowanych przez Japonię Holenderskich Indiach Wschodnich. W jednej z tych akcji samoloty myśliwskie 24 skrzydła zestrzeliły pięć japońskich bombowców.

10 lutego 1945 roku *Indefatigable* wszedł do Sydney, a przeszło miesiąc później okręt skierowano na wyspę Manus z przeznaczeniem wzięcia udziału w operacji „Iceberg".

W dniu 1 kwietnia lotniskowiec został zaatakowany przez samoloty kamikaze. Mimo ognia zaporowego zgromadzonych w pobliżu okrętów jeden z samobójczych pilotów uderzył w nadbudówkę *Indefatigable'a*, zabijając 21 członków załogi i raniąc 27.

Uszkodzenia istotnych elementów lotniskowca nie były jednak poważne i okręt jeszcze tego samego dnia włączył się do działań.

W połowie lipca *Indefatigable* – teraz w zespole operacyjnym TF 37 - brał udział w atakach lotniczych na macierzyste wyspy Japonii. W dniu 9 sierpnia 1945 roku w nalotach na lotniska japońskie zostało zniszczonych 50 nieprzyjacielskich samolotów przy stracie siedmiu własnych maszyn (w tym pięciu pilotów).

15 sierpnia miała miejsce ostatnia bitwa powietrzna II wojny światowej. Po starcie z lotniskowca *Indefatigable* samoloty *Avenger* zostały zaatakowane w rejonie Tokio przez 12 japońskich myśliwców Mitsubishi 'Zero' ('Zeke'). Przeciwko samolotom japońskim wystartowały myśliwce brytyjskie *Seafire* i zestrzeliły osiem maszyn 'Zero' przy stracie jednej własnej.

Atak kamikaze, wykonany jeszcze tego samego dnia, nie przyniósł rezultatów i tylko jeden samobójca uderzył w wodę nieopodal burty *Indefatigable'a*.

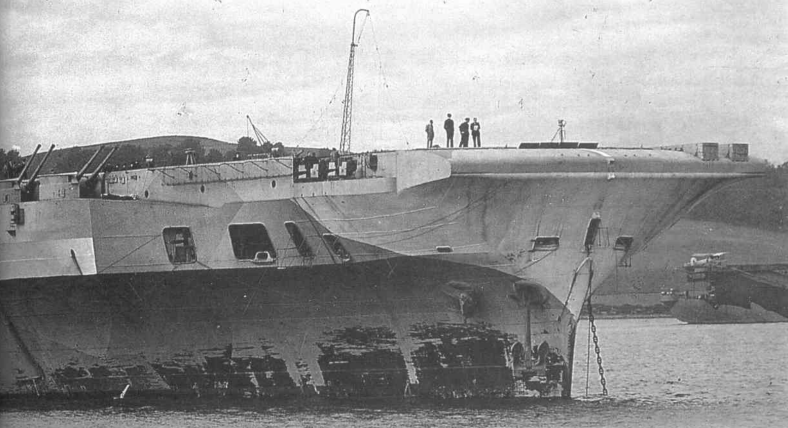
Po wojnie lotniskowiec wykorzystano do przewozu byłych jeńców wojennych do Australii oraz zdemobilizowanych żołnierzy.

W grudniu 1946 roku *Indefatigable'a* przeniesiono do rezerwy, a w 1949 został przekształcony w okręt szkolny (hangary zmieniono w pomieszczenia mieszkalne oraz sale wykładowe). Od 1950 do sierpnia 1954 roku pełnił funkcję stacjonarnego okrętu szkolnego w dywizjonie szkoleniowym Home Fleet (wiadomo, że np. w lutym 1952 r. cumował w Dover, gdzie salutami artyleryjskimi witał gości zagranicznych przybywających na pogrzeb króla Jerzego VI). Ostatecznie skreślony w sierpniu 1954 roku razem z *Implacablem*, we wrześniu 1954 roku *Indefatigable* został przeniesiony do rezerwy w Rosyth, zaś w czerwcu 1955 przeholowany do Gareloch. We wrześniu 1956 roku został sprzedany British Iron and Steel Corp. (BISCO) w celu złomowania. Odsprzedany firmie złomowej Arnott Young, przybył 4 listopada 1956 roku do Dalmuir, znanego ze stoczni Williama Beardmore'a miasta na zachód od Clydebank, gdzie miano dokonać demontażu wszelkich urządzeń ('stripping'), potem – w 1957 – przeholowano sam kadłub do Troon (niewielki port w szerokiej części zatoki Firth of Forth, na wysokości wyspy Arran), gdzie dokończono rozbiórki.

HMS *Implacable*

Lotniskowiec *Implacable*, okręt nominalnie typu *Illustrious*, lecz o dość znacznie zmienionej i unowocześnionej – w stosunku do prototypu – wersji, wszedł najpóźniej z całej serii do służby. Stępka została położona 21 lutego 1939 roku, wodowania natomiast dokonano dopiero 10 grudnia 1942 roku.

Implacable stojący w rejonie ujścia rzeki Clyde po ukończeniu budowy w sierpniu 1944 r. Widać, że okręt jest trochę wyższy od pierwszej trójki, chociaż nie tak jak *Indomitable*. Zauważalne są też powiększone sponsony pod rufowymi wieżami armat uniwersalnych kal. 114 mm. Zamiast dalocelownika HACS antena radaru wysokościowego typu 277.





Na wcielonym 28 sierpnia 1944 roku lotniskowcu znajdowały się początkowo dywizjony 828 i 841 samolotów torpedowo-bombowych *Barracuda*, 22 września dodano dywizjon 1771 samolotów *Firefly*. Do 7 października trwały ćwiczenia zgrania załóg zarówno okrętowej, jak i lotniczej.

Pierwsza akcja bojowa nowego lotniskowca miała miejsce 16 października. Polegała ona na odnalezieniu *Tirpitza*, który opuścił fiord Kaa i przeszedł – jak ustaliły dwa samoloty zwiadowcze *Firefly* z *Implacable'a* – w rejon Tromsö. W tym wypadzie samoloty brytyjskie uszkodziły statek o pojemności 4700 BRT oraz trzy samoloty niemieckie w miejscowości Sorreisen.

26 października, po dodatkowym przyjęciu 24. skrzydła morskiego lotnictwa myśliwskiego (Naval Fighter Wing), złożonego z samolotów *Seafire* (dywizjony 887 i 894), lotniskowiec wyszedł na operację o kryptonimie „Athletic", polegającą na zbombardowaniu obiektów wojskowych w północnej Norwegii (Rörvik, Bodö i Lödings). W czasie tej operacji 40 samolotów *Barracuda* zrzuciły łącznie 27 t bomb.

W dwa dni później *Barracudy* wykonały ostatni w tej wojnie powietrzny atak torpedowy przeciwko żegludze. W czasie tej akcji u wybrzeży norweskich zostało zatopionych sześć niewielkich statków, a siedem dalszych odniosło uszkodzenia. Zaatakowany okręt podwodny *U 1060* (transportowiec torped typu VIIF) wszedł na skały i ostatecznie został całkowicie zniszczony[69]. W czasie tych ataków stracono zestrzelony jeden brytyjski samolot.

Implacable działał w rejonie Morza Norweskiego do połowy grudnia, kiedy został skierowany do Rosyth na konieczny przegląd.

Wojna w Europie z wolna dobiegała końca i praktycznie brakowało pilnych działań dla lotniskowca szturmowego. Nic więc dziwnego, że przegląd trwał prawie trzy miesiące i dopiero 10 marca 1945 roku *Implacable* opuścił stocznię i po przyjęciu 21 *Avengerów* i 48 myśliwców *Seafire* wyszedł ze Scapa Flow w daleką podróż przez Morze Śródziemne i Cejlon do Sydney, dokąd dotarł w maju 1945 roku.

[69] Wg Ericha Grönera, Dietera Junga i Martina Maassa, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, t. 3, Koblenz 1985, s. 104, sprawcami byli – samolot bombowy *Implacable'a* oraz samolot czeski.



Pokład *Implacable'a* w lipcu 1949 r. – marszałek polny, Lord Bernard Montgomery, jako głównodowodzący sił Unii Zachodnioeuropejskiej podczas ćwiczeń morsko-lotniczych Wielkiej Brytanii, Francji, Holandii i Belgii.

W czerwcu okręt dołączył do Brytyjskiej Floty Pacyfiku i zdążył jeszcze wziąć udział w nalotach na Tokio i okolice oraz na inne cele na wyspie Honsiu.

Po zakończeniu działań wojennych na Pacyfiku *Implacable* został zatrudniony, podobnie jak pozostałe lotniskowce brytyjskie, do transportowania byłych jeńców wojennych i zdemobilizowanych oddziałów wojskowych. Przewoził również Holendrów wracających na wyspy Archipelagu Sundajskiego.

W roku 1949 *Implacable* był flagowym okrętem Home Fleet, a w latach 1950-1952 służył jako okręt szkoleniowo-ćwiczebny.

W październiku 1953 roku przetransportował batalion górali szkockich Argyll and Sutherland Highlanders z Plymouth na Trynidad, w związku z kryzysem politycznym w nieodległej Gujanie Brytyjskiej.

Skreślony w sierpniu 1954 roku razem z *Indefatigablem*, z dniem 1 września 1954 został przeniesiony do rezerwy i trafił na tzw. disposal list. Sprzedany w roku 1955 firmie złomowej T. W. Ward, *Implacable* został wzięty na hol 27 października 1955 i przybył 3 listopada do stoczni złomowej w Inverkeithing (przed Rosyth, tuż za słynnym mostem kolejowym z 1890 r. nad zatoką Firth of Forth).

Implacable w czerwcu 1945 r. w Pearl Harbor.

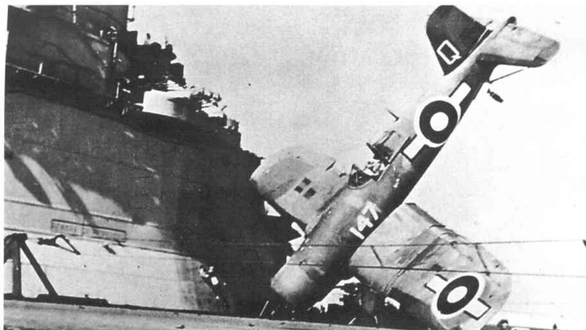


FOTOGRAFIE

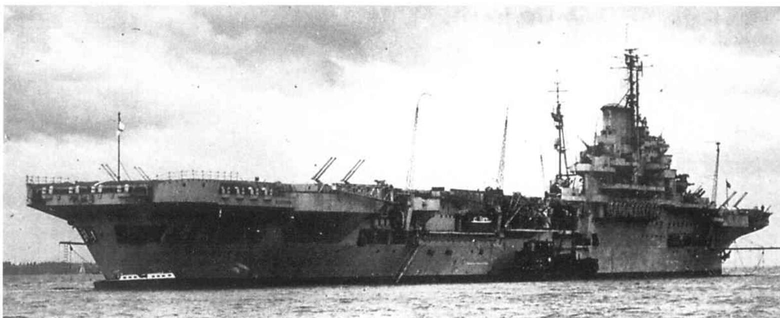
Dziób *Illustriousa* uszkodzonego w nocy z 15 na 16 grudnia 1941 r. w kolizji z bliźniaczym lotniskowcem *Formidable*.



Rejs do Gibraltaru – *Illustrious* w sierpniu 1943 r. w towarzystwie lotniskowca warsztatowego *Unicorn*. Celem było połączenie się z „Force H" przed lądowaniem pod Salerno. Trzy z 10 *Fulmarów* parkuje tylnym kołem na specjalnych wysięgnikach zaburtowych.



13 kwietnia 1945 r. – ostatni dzień działań bojowych *Illustriousa*. Lądujący na pokładzie *Corsair* z 1830 dywizjonu z nosem utkniętym pomiędzy dwiema barierami bezpieczeństwa. Był to jeden z ostatnich „wojennych" wypadków przy lądowaniu. Na ścianie wyspowej nadbudówki napis „Danger of Propellers" ('uwaga na śmigła').



Illustrious po remoncie dokonanym na przełomie lat 1945/46. Kolejny, ale stojący w innym miejscu maszt rufowy, tym razem trójnożny.



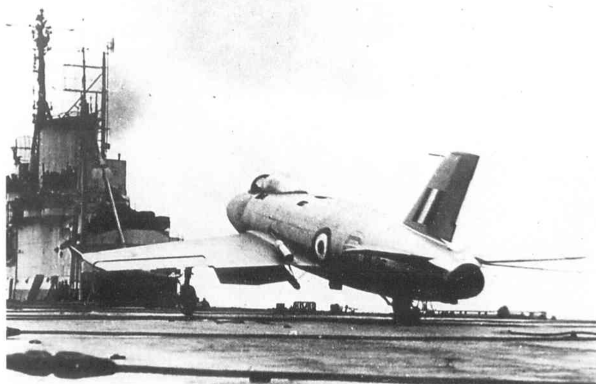
Koniec lat 40. na wodach Solent – *Illustrious* od rufy. Zachowane jeszcze działka kal. 20 mm Oerlikona.

Illustrious z literą pokładowego znaku taktycznego „D" – przełom lat 1946/47.



Illustrious w Portland w lipcu 1949 r. Na pokładzie samoloty *Firefly* (jeden prawie rozebrany celem wyładunku na barkę) i *Seafire*.





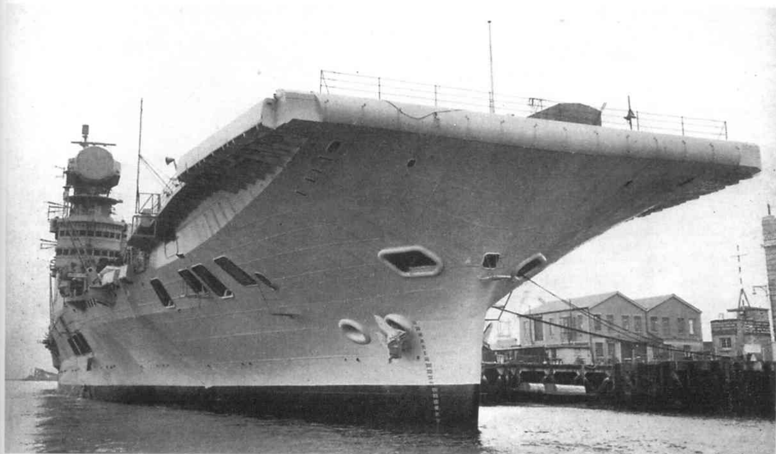
Listopad 1950 r., wody kanału La Manche. Samolot doświadczalny typu 510 produkcji Vickers-Armstrong (Supermarine) podczas startów testowych na *Illustriousie* wspomaganych rakietami.



Illustrious w 1953 r. Widoczny dodatkowy maszt przy kominie z anteną naprowadzania lotnictwa.



W 1953 r. *Illustrious* nosił litery „Y" zamiast malowanych od 1946 liter „D". Widać, jak wieże armat uniwersalnych kal. 114 mm zabierały miejsce na pokładzie lotniczym.



Przełom roku 1957/58 – świeżo zmodernizowany *Victorious* w Portsmouth.

Przebudowany w latach 1950-1958 *Victorious* z widocznym skośnym pokładem lotniczym oraz „rogiem" nowej katapulty noszonym jedynie w latach 1960-1961.



Lotniskowce typu *Illustrious* – wykaz okrętów, stoczni i dat budowy

Nazwa okrętu	Nr taktyczny*	Program	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Ukończenie
Grupa pierwsza						
Illustrious	87	1936	Vickers-Armstrong, Barrow-in-Furness	27. 04. 1937 r.	05. 04. 1939 r.	25. 05. 1940 r.
Victorious	38	1936	Vickers-Armstrong, Walker, Newcastle-on-Tyne	04. 05. 1937 r.	14. 09. 1939 r.	15. 05. 1941 r.
Formidable	67	1937	Harland & Wolff, Belfast	17. 06. 1937 r.	17. 08. 1939 r.	24. 11. 1940 r.
Grupa druga						
Indomitable	92	1937	Vickers-Armstrong, Barrow-in-Furness	10. 11. 1937 r.	26. 03. 1940 r.	10. 10. 1941 r.
Grupa trzecia						
Implacable	86	1938	Fairfield's, Govan	21. 02. 1939 r.	10. 12. 1942 r.	28. 08. 1944
Indefatigable	10	1939	John Brown, Clydebank	3. 11. 1939 r.	8. 12. 1942 r.	3. 05. 1944 r.

* Liczby te nie były widoczne na okrętach. Po wojnie przed cyframi dodano literę 'R' i odtąd już znaki taktyczne malowano na ścianach bocznych wyspowej nadbudówki.

BIBLIOGRAFIA

Barciszewski G., *Trudne narodziny lotniskowca Hermes*, (w:) „MSiO", nr 2/2000

Bragadin M. A., *The Italian Navy in World War II*. Annapolis 1957

Breyer S., *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970*. München 1970

Breyer S., *Battleships and Battlecruisers 1905-1970*. London 1973

Brown D. K. (red.), *Eclipse of the Big Gun*, London 1993

Brown D., *HMS Illustrious*, vol. 11 (w:) „Warships in Profile". London ok. 1972

Brown D. K., *The Design and Construction of British Warships 1939-1945*, t. 1: *Major Surface Ships*. London 1995

Brown D., *Aircraft Carriers*. London 1977

Brown D. K., *The Grand Fleet. Warship Design and Development 1906-1922*. London 1999

Brown D. K., *Nelson to Vanguard. Warship Design and Development 1923-1945*. London 2000

Brown D., *Carrier Operations in World War II*, vol. I: *The Royal Navy*. London 1974

Burt R. A., *British Battleships of World War One*. London 1986

Burt R. A., *British Battleships 1919-1939*. London 1993

Campbell [N.] J. [M.], *Naval Weapons of World War Two*. London 1985

Campbell N. J. M., *Great Britain*, (w:) Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*. London 1980/1992

Chesneau R., *Aircraft Carriers of the World, 1914 to the Present. An Illustrated Encyclopedia*. Annapolis 1996

Churchill W., *Druga wojna światowa*, t. IV, ks. 2. Gdańsk 1996

Cunningham A. B. C., *A Sailor's Odyssey*. London 1956

Dyskant J. W., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*. Gdańsk 1983

Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1-2. Poznań 1986-1989

Friedman N., *British Carrier Aviation, The Evolution of their Ships and their Aircraft*. Annapolis 1988

Friedman N., *The Postwar Naval Revolution*. London 1986

Friedman N., *Carrier Air Power*. New York 1981

Garzke W. H., Dulin R. O., *British, Soviet, French and Dutch Battleships of World War II*. London 1980

Garzke W. H., Dulin R. O., *Battleships. Axis and Neutral Battleships in World War II*. Annapolis 1985

Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*. Gdańsk 1973

Hobbs D., *Aircraft Carriers of the Royal and Commonwealth Navies*. London 1996

Ireland B., *War in the Mediterranean 1940-1943*. London 1993

Jaskuła A., *HMS Ark Royal – ofiara jednej torpedy*, (w:) „MSiO", nr 4/1997.

Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945.* London 1999

Kaczkowski R., *Lotnictwo w działaniach na morzu.* Warszawa 1986

Kemp P. J., *Malta Convoys 1940-1943.* London 1988

Kemp P. J., *Sunk and Damaged. Royal Navy Casualties in World War 2.* London 1997

Klimczyk T., *Białe Słonie – Courageous, Glorious, Furious.* Warszawa 1999

Klimczyk T., *Pancerny przedmiot pożądania,* (w:) „MSiO", nr 5/2004

Kosiarz E., *Działania flot w drugiej wojnie światowej.* Gdańsk 1989

Kosiarz E., *Wojna na morzach i oceanach 1939-1945.* Gdańsk 1988

Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej,* cz. 1: *Daleki Wschód.* t. I-IX, Warszawa 1990-2002

Lenton H. T., *British Battleships and Aircraft Carriers.* New York 1972

Lenton H. T., Colledge J. J., *[British] Warships of World War II.* London 1964

Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu.* Gdańsk 1976

Lowry T. P., Wellham J. W., *The Attack on Taranto.* Mechanicsburg 1999

Lyon D. J., *HMS Illustrious,* vol. 10 (w:) „Warships in Profile". London ok. 1972

Manning T. D., Walker C. F., *British Warship Names.* London 1959

McMurtrie F. E., *Jane's Fighting Ships 1944-45.* London 1946

Murawski M. J., *Luftwaffe nad morzami.* Gdańsk 2000

Nailer R., *Aircraft to Malta,* (w:) „Warship 1990". London 1990

Parkes O., Prendergast M., *Jane's Fighting Ships 1920.* London - Edinburgh 1920

Payne A., *HMS Illustrious – The First Armoured Aircraft Carrier,* (w:) „Warship", nr 13 (January 1980)

Perepeczko A., *Bój o Atlantyk.* Warszawa 1995

Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem,* t. I-IV. Warszawa 1999-2003

Perepeczko A., *Morze Śródziemne w ogniu.* Warszawa 1995

Perepeczko A., *O panowanie na Morzu Śródziemnym.* Gdańsk 1974

Pertek J., *Morze w ogniu.* Warszawa 1996

Pertek J., Supiński W., *Wojna morska 1939-1945.* Poznań 1959

Piekałkiewicz J., *Kalendarium wydarzeń II wojny światowej.* Janki 1999

Polmar N., *Aircraft Carriers.* London 1969

Polmar N., *Aggressors,* vol. 2: *Carrier Power vs. Fighting Ships.* London 1990

Preston A., *Aircraft Carriers.* London 1979/1991

Preston A., *Great Britain,* (w:) Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1947-1982,* part I: *The Western Powers.* London 1983

Preston A., *Great Britain,* (w:) Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1905-1921.* London 1985/1992

Preston A., The Worlds Worst Warships The, Failures and Recuperation in Naval Design and Construction 1860-2000. London 2002

Preston A. (red.), *Jane's Fighting Ships of World War II.* London 1990

Raven A., Roberts J., *British Battleships of World War II.* London 1976

Raven A., Roberts J., *Die britischen Schlachtschiffe des 2. Weltkrieges. Entwicklung und technische Geschichte der Schlachtschiffe und Schlachkreuzer der Royal Navy von 1911 bis 1946,* t. 1-3. München 1980-1981

Roberts J., *British Warships of the Second World War.* London 2000

Rohwer J., Hümmelchen G., *Chronik des Seekrieges 1939-1945.* Oldenburg - Hamburg 1968

Roskill S., *The Navy at War 1939-1945,* London 1998

Skwiot M., Prusinowska T., *Operacja RHEINÜBUNG. Polowanie na <<BISMARCKA>>.* Gdańsk 1999

Waligóra W.: Amerykańskie lotnictwo zaokrętowane - 1910-1930, (w:) „MSiO", nr 6/2004

Waligóra W., Zalewski K., *HMS Argus – pierwszy lotniskowiec gładkopokładowy,* (w:) „MSiO", nr 3/2003

Watton R., *The Aircraft Carrier Victorious.* London 1991

Whiple A. B. C., *Wojna na Morzu Śródziemnym.* Warszawa 1999

Whitley M. J., *German Capital Ships of World War Two.* London 1989

Winklareth R. J., *Naval Shipbuilding of the World.* London 2000

Woodman R., *Konwoje arktyczne 1941-1945.* Warszawa 2003

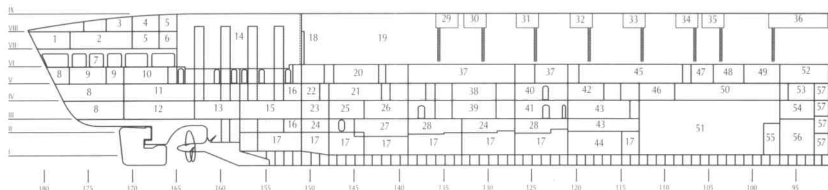
Wragg D., *Carrier Combat.* Phoenix Mill 1997

Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej,* t. I-II. Warszawa 1994

Spis treści

Victorious – przekrój wzdłużny i przekroje poprzeczn

Stan z 1941 roku.



1 – sypialnia admiralska
2 – salon admiralski
3 – magazyny sprzętu lotniczego
4 – biuro
5 – korytarz
6 – pomieszczenie projektora kinowego
7 – rufowy pokład manewrowy
8 – przechowalnia bagaży oficerskich
9 – ubikacje oficerskie
10 – pomieszczenie silnika kabestanu rufowego
11 – salon oficerski
12 – pomieszczenie maszyny sterowej
13 – pomieszczenie siłownika maszyny sterowej
14 – rufowy podnośnik lotniczy
15 – magazyn admiralski
16 – korytarz
17 – tunel centralnego wału śrubowego
18 – zamykana, rufowa, pancerna gródź hangaru
19 – hangar
20 – pomieszczenie podajnika amunicji do hangaru
21 – świetlica
22 – kabiny oficerskie
23 – prowiantura nr 4
24 – magazyn części do maszyny sterowej
25 – magazyn hamaków
26 – zbiornik wody
27 – magazyn
28 – pomieszczenie pomp balastowych i przeciwpożarowych
29 – rufowa centrala kierowania ruchem
30 – magazyn
31 – magazyn podręczny uzbrojenia
32 – magazyn lotniczy nr 5
33 – magazyn
34 – pomieszczenie składania spadochronów
35 – magazyn podręczny radiotelegrafu
36 – maszynownia podajnika torped
37 – pomieszczenie podajnika amunicji
38 – pomieszczenie treningowe
39 – magazyn marynarski
40 – magazyn
41 – magazyn
42 – warsztat
43 – magazyn amunicyjny 4,5 cala
44 – magazyn środków łatwopalnych
45 – pomieszczenie windy amunicyjnej
46 – zbiornik oleju smarnego
47 – gabinet dentystyczny
48 – pralnia
49 – pomieszczenie podajnika torped
50 – warsztat maszynowni
51 – maszynownia
52 – pomieszczenie uzbrajania torped
53 – maszynownia windy amunicyjnej
54 – centrala manewrowa maszynowni
55 – zbiornik dystrybucyjny paliwa
56 – kompresorownia
57 – winda amunicyjna
58 – magazyn głowic bojowych torped
59 – magazyn bomb
60 – centrala paliwowa nr 3
61 – przewody dymowe kotłowni
62 – pomieszczenie wentylatorów kotłowr
63 – kotłownia
64 – przygotowalnia posiłków
65 – winda amunicyjna
66 – akumulatorownia radiotelegrafu
67 – centrala paliwowa nr 2
68 – magazyn bomb
69 – zbiorniki paliwa
70 – magazyn amunicyjny 4,5 cala

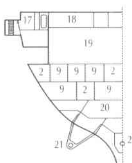
WR 168



WR 161



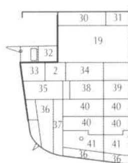
WR 132



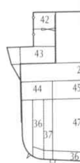
WR 119



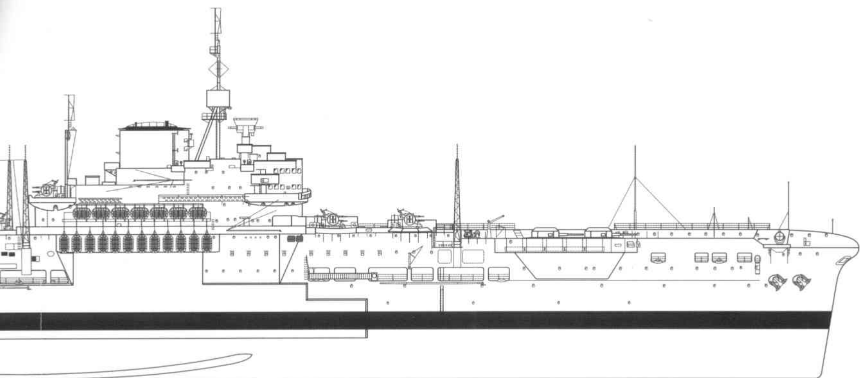
WR 109

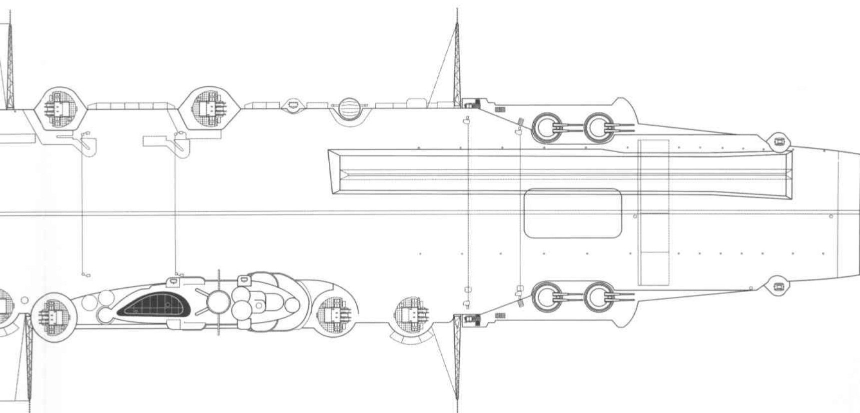


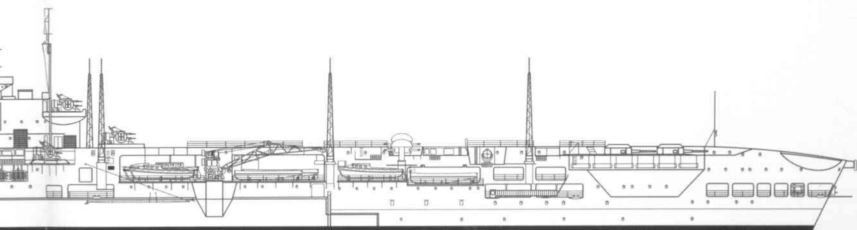
WR 9



1 – kuchnia admiralska
2 – korytarz
3 – biuro 1 dywizjonu
4 – biuro 2 dywizjonu
5 – kabina admiralska
6 – rufowy pokład manewrowy
7 – magazyn instrumentów orkiestry okrętowej
8 – pomieszczenie silnika kabestanu rufowego
9 – kabiny oficerskie
10 – pomieszczenie maszyny sterowej
11 – wieża armaty uniwersalnej kal. 114 mm
12 – pomieszczenie maszyny windy amunicyjnej
13 – rufowy podnośnik lotniczy
14 – podręczny magazyn artyleryjski
15 – ciąg komunikacyjny
16 – pomieszczenie siłownika maszyny sterowej
17 – warsztat wyposażenia lotniczego
18 – pokładnik, rufowej, pancernej grodzi hangaru
19 – hangar
20 – magazyn żywnościowy
21 – wał śrubowy
22 – kuchnia świetlicy
23 – magazyn 3. dywizjonu
24 – magazyn 2. dywizjonu
25 – messa marynarska
26 – świetlica
27 – magazyn części zapasowych
28 – magazyn części zużytych
29 – magazyn armatury
30 – magazyn lotniczy nr 4
31 – magazyn lotniczy nr 5
32 – pentra
33 – pomieszczenie nadajników
34 – warsztat cieśli okrętowego
35 – zbiornik rozchodowy paliwa
36 – zbiornik paliwa
37 – zbiornik pusty
38 – nadajniki
39 – centrala artyleryjska
40 – magazyn amunicyjny 4,5 cala
41 – magazyn broni
42 – magazyn łodziowy
43 – messa
44 – łaźnia marynarska
45 – pomieszczenie testowe
46 – zbiornik oleju smarnego



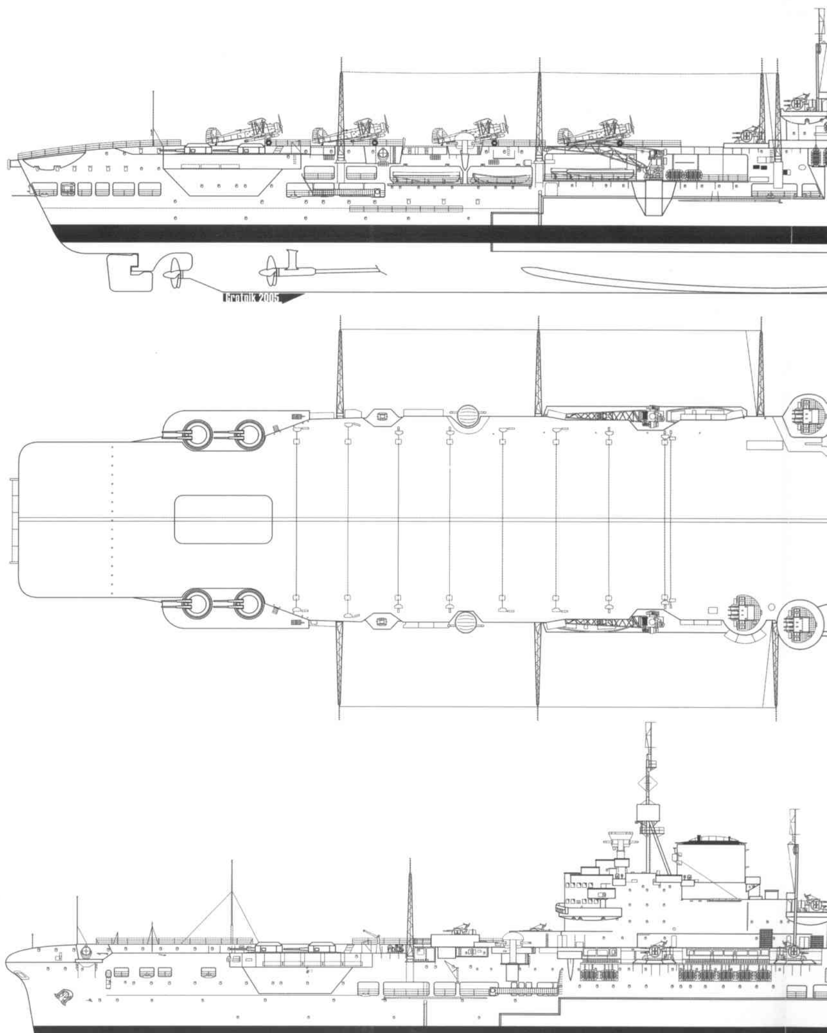




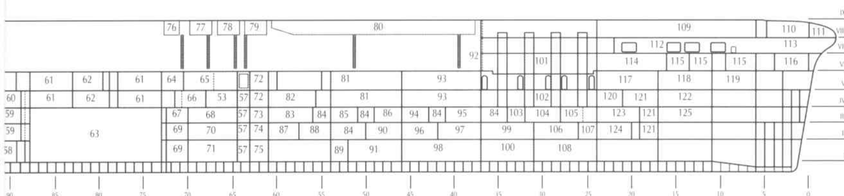
Rys. Tomasz Grotnik

Victorious – plan ogólny

Stan z 1941 roku.

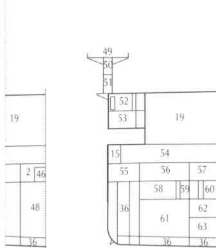


e kadłuba

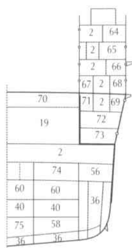


71 – magazyn środków łatwopalnych
72 – winda amunicyjna
73 – magazyn bomb
74 – magazyn amunicyjny 4,5 cala
75 – magazyn amunicyjny pom-pom
76 – magazyn lotniczy
77 – magazyn
78 – magazyn narzędziowy
79 – dziobowa centrala kierowania ruchem
80 – platforma pomocnicza
81 – messa załogi lotniczej
82 – natryski
83 – gabinet medyczny
84 – korytarz
85 – zbiornik fekalii
86 – magazyn odzieży sztormowej
87 – pomieszczenie treningowe uzbrajania bomb
88 – magazyn detonatorów
89 – przedział logu
90 – chłodnia
91 – zbiornik paliwa lotniczego
92 – zamykana, dziobowa, pancerna gródź hangaru
93 – massa marynarska
94 – ubikacja załogi
95 – magazyn
96 – maszynownia instalacji CO_2
97 – chłodnia
98 – siłownia hydrauliczna urządzeń pomocniczych
99 – magazyn materiałów łatwopalnych
100 – dziobowy magazyn armatury
101 – dziobowy podnośnik lotniczy
102 – messa załogi maszynowej
103 – magazyn mąki
104 – magazyn środków czystości i papierosów
105 – przebieralnia
106 – zbiornik wody słodkiej
107 – pomieszczenie pomp balastowych i przeciwpożarowych
108 – magazyn detonatorów
109 – pomieszczenie rekreacyjne
110 – biblioteka i czytelnia
111 – magazyn sprzętów rekreacyjnych
112 – dziobowy pokład manewrowy
113 – magazyn lin
114 – warsztat lotniczy
115 – ubikacje
116 – magazyn sprzętu oświetleniowego
117 – maszynownia kabestanu dziobowego
118 – zbiornik fekalii
119 – pomieszczenie dezaktywacyjne
120 – magazyn brezentów
121 – magazyn lin
122 – malarnia
123 – magazyn brezentów
124 – zbiornik wody słodkiej
125 – magazyn farb

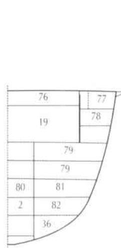
I – dno podwójne
II – międzypokład
III – pokład dolny
IV – pokład główny
V – pokład górny
VI – pokład hangarowy
VII – dolny pokład galeriowy
VIII – górny pokład galeriowy
IX – pokład startowy



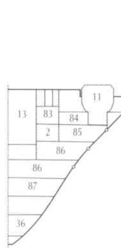
WR 75



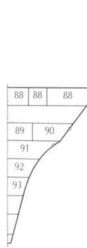
WR 69



WR 52



WR 33



WR 15

47 – przedział maszynowni prawoburtowej
48 – przedział maszynowni centralnej
49 – platforma pom-pomu
50 – magazyn strzelców pokładowych
51 – stacja napełniania balonów zaporowych
52 – biuro
53 – pomieszczenie siłowników hydraulicznych
54 – warsztat obsługi torped
55 – zbiornik lotniczego oleju smarnego
56 – pomieszczenie generatora
57 – winda amunicyjna
58 – magazyn amunicji do pom-pomów
59 – przedział przewodów parowych
60 – magazyn bomb
61 – zbiornik paliwa lotniczego
62 – magazyn głowic bojowych i bomb
63 – magazyn głowic bojowych
64 – biuro
65 – pomieszczenie map
66 – kabina meteorologiczna
67 – kabina kontroli lotów
68 – łazienka admiralska
69 – zbiornik fekalii
70 – magazyn
71 – podręczny magazyn lotniczy
72 – kuchnia okrętowa
73 – messa mechaników
74 – pomieszczenie przekaźników
75 – magazyn przeciwpożarowy
76 – pokładnik, dziobowej, pancernej grodzi hangaru
77 – magazyn warzyw
78 – kuchnia okrętowa
79 – messa personelu lotniczego
80 – ubikacje personelu lotniczego
81 – magazyn
82 – główny magazyn messy
83 – magazyn akumulatorów lotniczych
84 – magazyn części zapasowych uzbrojenia
85 – przebieralnia
86 – messa załogi maszynowej
87 – magazyn mąki
88 – pomieszczenia rekreacyjne
89 – ubikacje
90 – warsztat silników lotniczych
91 – zbiornik fekalii
92 – malarnia
93 – magazyn farb

Rys. Tomasz Grotnik

Jeden z lotniskowców typu Illustrious w artystycznej wizjii nieznanego malarza.

Samoloty *Hellcat* i *Avenger* gotowe do startu z pokładu *Indomitable*.

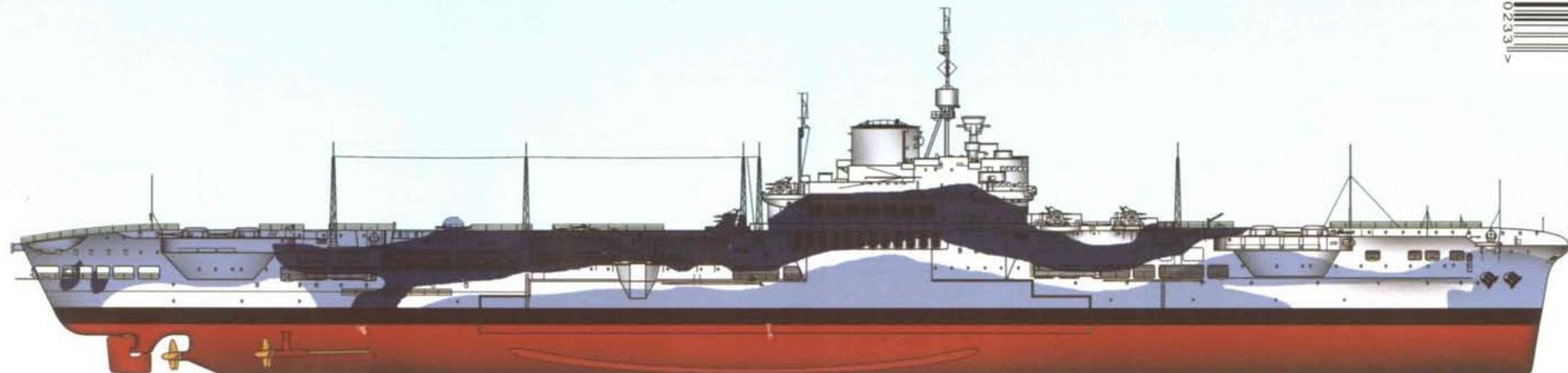


Piloci podczas chwili relaksu na pokładzie *Indomitable*. W tle za osłoną wodoczny ośmiolufowy zespół działek plot. kal. 40 mm Vickersa „pom-pom”.



HMS ILLUSTRIOUS

Kamuflaż z okresu od marca 1942
do sstycznia 1943 roku – prawa burta.





HMS ILLUSTRIOUS

Kamuflaż z okresu od marca 1942
do sstycznia 1943 roku – lewa burta.

